

В О П Р О С Ы ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

ВЫПУСК

10

Петропавловск 2007 Камчатский

КАМЧАТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов

Выпуск 10

Издается с 1999 г.

ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ
2007

ББК 63.3(2Камч)
В74
УДК 908(571.66)

Рецензент канд. ист. наук, доцент Н. В. Толкачева

Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки.
Сборник трудов. Вып. 10. — Петропавловск-Камчатский: Изд-во КамчатГТУ, 2007. — 331 с.

В сборник включены воспоминания ветеранов рыбопромышленной отрасли, авторские статьи, характеризующие состояние рыбной индустрии полуострова. Обрисованы общественно-политическая обстановка и условия жизни населения Камчатки в 1930—1960-х гг. Показаны взаимоотношения, складывавшиеся между русскими и японцами в рамках реализации русско-японской (1907 г.) и советско-японской (1928 г.) рыболовных конвенций.

Использованы материалы из фондов Государственного архива Камчатской области (ГАКО), Центра документации новейшей истории Камчатской области (ЦДНИКО), Архива внешней политики России (АВПР), личных собраний, статьи из периодических изданий. Большая часть материалов публикуется впервые.

Издание предназначено для всех интересующихся историей промыслового освоения Северо-Востока России.

Ответственный редактор С. В. Гаврилов



Работа издана при поддержке Общества с ограниченной ответственностью «Улуул (Морской лев)», директор Анатолий Анатольевич Галкин.

Авторы благодарят руководство и коллектив предприятия за поддержку и желают им крепкого здоровья и рыбацкого счастья

ISBN 978–5–328–00142–7

© Авторы, 2007
© КамчатГТУ, 2007

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ВОСПОМНАНИЯХ И ДОКУМЕНТАХ

<i>Т. М. Кривоногов.</i> Люди и судьбы	5
<i>В. М. Корочин.</i> Работать на флоте — значит любить его	102
<i>С. И. Пронин.</i> Жизнь прожита с чистой совестью... ..	107

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

<i>С. В. Гаврилов.</i> Морской рыбопромысловый флот Акционерного Камчатского общества в 1936—1940 гг.	132
--	-----

КОГДА ВРЕМЯ ШТОРМИТ

<i>В. А. Ильина.</i> Репрессии в системе Акционерного Камчатского общества в 1937 г.	212
---	-----

РУССКИЕ И ЯПОНЦЫ НА КАМЧАТКЕ

<i>В. В. Агафонов.</i> Деятельность японских рыбопромышленников в период между 1923—1927 гг.	230
Документы и материалы (1925—1943 гг.)	236

О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ...

<i>В. П. Пустовит.</i> Поэзия, «Уловы» и свобода	275
Содержание «Вопросов...» за 1999—2006 гг.	328

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Агафонов Владислав Валерьевич — старший преподаватель кафедры истории и философии Камчатского государственного технического университета

Гаврилов Сергей Витальевич — доцент кафедры судовых энергетических установок Камчатского государственного технического университета, член Союза журналистов России, лауреат краеведческой премии им. С. П. Крашенинникова

Ильина Валентина Александровна — историк, доцент кафедры отечественной истории Камчатского государственного университета имени Витуса Беринга.

Кривоногов Тимофей Михайлович — капитан дальнего плавания, ветеран флота рыбной промышленности, старожил города Петропавловска-Камчатского

Пустовит Валентин Петрович — историк, писатель, член Союза журналистов России, член Союза писателей России

ИСТОРИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ВОСПОМИНАНИЯХ И ДОКУМЕНТАХ

Уважаемый читатель! Ты держишь в руках уже десятый по счету, можно сказать, юбилейный выпуск «Вопросов...» Его открывает продолжение воспоминаний ветерана флота, старожилы города Петропавловска-Камчатского Тимофея Михайловича Кривоногова. Первую часть этой работы, опубликованную в прошлом выпуске, краеведческая общественность встретила с большим интересом. В ней рассказывалось, в основном, о событиях, связанных с историей камчатского морского транспортного и рыбопромыслового флотов 1930—1960-х гг.

Предлагаемый сегодня материал повествует преимущественно о «персоналиях»: людях, как широко известных в свое время, так и самых рядовых тружениках, не занимавших особенно видных постов. Их объединяет то, что все они в свое время внесли посильный вклад в развитие основной отрасли промышленности нашего полуострова, но сейчас основательно забыты. Надеемся, что рассказы старого моряка помогут камчатцам больше узнать о славных страницах истории освоения камчатского побережья и почувствовать свою ответственность за наследие, переданное нам нашими предшественниками.

Т. М. КРИВОНОГОВ

ЛЮДИ И СУДЬБЫ

МАСТЕР ВОЛТЕР

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 Волтер. Это был знаменитый икорный и консервный мастер. А ближе с ним мне пришлось познакомиться в Октябрьском рыбокомбинате, где я находился в командировке. Будучи председателем экзаменационной комиссии, принимал экзамены в Октябрьском профтехучилище. Учлище выпускало судоводителей-двухсоттонников и механиков-дизелистов третьего разряда.

На судах АКОФлота Волтера 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 Влади-

востока со своей продукцией отправлялись в Китай и там сдавали ее 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 груженные пароходы с людьми снимались из Владивостока на Камчатку. На полуостров рыбаки прибывали за несколько дней до начала лососевой путины, успевали выгрузить 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 Волтер 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 попадает работать в портняжную мастерскую. Дело это ему не понравилось, и он через пару лет уезжает в порт Ситл, на другое побережье Америки. Там нанимается на работу к французу-рыбопромышленнику и начинает постигать науку обработки рыбы — производство консервов и лососевой икры. Стал мастером-икрянщиком. В 1917 г. попал на Камчатку и стал 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 прием рыбы. Меня это очень удивило: рыба шла хорошо, имелось много банкотары. Можно было еще очень много изготовить консервов. Ко всему этому стояла хорошая погода. Я пошел к хозяину и поинтересовался, почему мы вдруг все сворачиваем, ведь рыбы еще много и ее можно ловить.

На что он мне ответил: «Эта рыба от нас никуда не уйдет. Она придет 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, все это взаимосвязано». И я понял, что иначе он поступить не мог.

Когда мы выезжали с рыбных 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 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 ее продавали и покупали что-либо из промтоваров. Рыбы в те годы приходило почти всегда много. Так что заготовить ее для себя возможность была всегда.

— 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 соленого лосося в трюмах навалом. При транспортировке из рыбы выдавливался жир, который попадал в льяла, а оттуда выкачивался за борт. Такая рыба в пищу практически не годилась, ее отправляли в лагерь заключенным, благо по России их было великое множество...

А ведь старик все это не придумал. Мне пришлось собственными глазами видеть подобное. На пароходе «Сима» в 1947 г. мы вывозили во Владивосток погруженную навалом в трюма рыбу, и это был не единичный случай — такое происходило сплошь и рядом. Вот другой эпизод подобной «хозяйственной» деятельности.

В 1962 г. я был капитаном на поисковом СРТ «Крузенштерн». В то время осваивали так называемый близнецовый лов наваги на судах типа МРС. Этот способ помогал резко увеличить вылов рыбы. Руководил экспериментом инженер промысловой разведки А. Медведев. Часть МРС сдавала навагу в Крутогоровский рыбокомбинат. Однажды Медведев по делам высадился в комбинат. 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 Волтер. — 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 поселки. 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 заболевали 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 тяжелым.

— 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 продовольствия и снабжения, затем пищевой промышленности. — *Ред.*). Но особой радости она мне не принесла. Наоборот, расстроила. Микоян побывал на Камчатке и Курилах. Как-то меня вызывают в контору к директору рыбокомбината. Там заседал актив. Микоян задает мне вопрос: «У вас очень много идет мойвы. Буквально рыба лезет на берег. Как вы смотрите на то, чтобы ее засаливать?» Я ответил вопросом на вопрос: «А кого вы собираетесь кормить этой рыбой?» «Заклученных», — ответил он. Я сказал, что отношусь к этому отрицательно. Во-первых, заключенные тоже люди. А во-вторых, мойва служит пищей для трески, наваги, минтая. Так что нельзя подрывать кормовую базу для этих пород рыб. После такого ответа А. И. Микоян потерял ко мне всяческий интерес. Меня быстро освободили, я покинул актив и пошел 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 счет 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 подперли колом дверь и ночью подожгли домик. Поэтому то, о чем пишет журналист, рыбопромышленники себе не позволяли. Да и свое доброе имя они берегли. Просто время у нас сейчас такое, когда чернят все дореволюционное. Хотя в действительности происходило иначе...

...Через год я снова был в Октябрьском. Но Сола Хаевича уже не застал. Похоронили его с почетом. В память о нем осталась одинокая заброшен-

ная могила. Ухаживать за ней некому. Изредка в разговоре среди пенсионеров прозвучит фамилия Волтера, но с каждым годом все реже и реже. Пенсионеры тоже уходят из жизни один за другим...

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 нем установили паровую машину системы «Христиансен и Мейер» и два паровых котла, на каждом грузовом трюме — по две паровых лебедки. Жилые помещения хорошо отделали. Кают-компанию и каюты комсостава облицевали карельской березой. 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 рефрижератор, но свежего мяса тогда попросту не было, поэтому рефрижератор обычно пустовал.

Отдел эксплуатации флота дело свое знал. Судно поставили на линию брать груз ящичной клепки и лес в Усть-Камчатске и развозить их по восточному и западному побережью Камчатки. Когда кончался бункер, то подсылали парусно-моторную шхуну с углем. Брать уголь 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 выгружать груз на рыбокомбинатах силами экипажа. Платили за это тоже неважно.

При поступлении на новое место работы волей-неволей сходишься с людьми, ведь с ними проводишь все время. Среди экипажа я сдружился со старшим механиком Владимиром Петровичем Вигурским, замечательным человеком. За долгое время общения он многое рассказал мне о себе.

Родился он 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.

Часть его родственников работала 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 «Орел» 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» возвела прекрасный универмаг, 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 марьшишки. Суда стояли у причалов, и проходных не было.

Для работы на флоте нужно следовало иметь мореходную книжку, дававшую право плавать под всеми флагами мира. Получение мореходной книжки большого труда не представляло.

Жизнь во Владивостоке была дешевая. 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. пришел 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 нем не нуждалась! Поскольку никакого золота не было, отдать его отец, естественно, не мог. Продержали старика в тюрьме полгода 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 все 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. Еще она сказала, что их семья уехала из Владивостока в 1918 г. Здесь, в Сан-Франциско, они обосновались и живут нормально, муж имеет работу. На прощание пригласила нас в гости.

Естественно, от похода в гости пришлось отказаться, потому что это могло очень плохо для меня закончиться. Я демонстративно подвел к урне своих попутчиков, не читая адреса, разорвал бумажку и бросил обрывки в урну. Сделал это с тем расчетом, что если мои попутчики окажутся стукачами, а кто-то поинтересуется тем, что я встречался с эмигранткой и брал у нее адрес, то они смогут подтвердить, что я разорвал бумажку с адресом и не делал попытки навестить ее. Вот ведь как приходилось бояться чекистов...

Еще Владимир Петрович рассказал мне вот такой интересный эпизод. Когда он еще 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. Молодежь слушала его, раскрыв рот, очень любила и уважала этого человека. Да и жил Арсеньев неподалеку 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 такую историю.

— 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. Все искали врагов народа, «контриков» и японских шпионов. На Дальзаводе арестовали много специалистов, как правило, очень высокой квалификации. У нас ремонт подходил к концу, но стало ясно, что к сроку завершить его не успеем. Надо было сделать одну отливку, не помню я уже название 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 не оставалось.

Однажды за обедом четвертый 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 смогли 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 все 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). Пришел 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 черт 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 поражен. Она выглядела выше всяких похвал. Я был готов от радости расцеловать этого китайца. Быстро нашел 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 о том, что первое впечатление может быть 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 закончил свои дни этот мастеровой, я не знаю.

Так закончил свою историю Владимир Петрович.

Вот такая жизнь была в то время. Многое еще рассказывал Владимир Петрович. А от себя добавлю, что специалистом 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 мы не теряли. Потом Владимир Петрович получил квартиру в соседнем доме. Но всему приходит конец. Подошло время пенсии, и Вла-

димир 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» пришел в состав АКОфлота в марте 1945 г. из Портленда (США) в счет ленд-лиза. Судно имело очень прочный деревянный корпус, машину мощностью 1 000 л. с., водотрубный паровой котел системы «Бабкок-Вилькокс», работавший на угле. Что поражало на этом судне, полученном из новостроя, так это судовое снабжение: имелся тройной комплект белья, шерстяных одеял, запас спецодежды, большой запас 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. Увеличивалось 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 клепка.

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 Фридольф Кириллович 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 «казенный 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 тяжелая, трудились они землекопами. Наняться на какой-нибудь парусный корабль было очень трудно — этот порт посещало мало судов. Наконец, счастье им улыбнулось. В конце 1911 г. Карл Карлович поступил матросом на финский трехмачтовый барк «Процион», имевший прямое парусное вооружение.

Выйдя из Австралии в Северную Америку, они спустились на юг, в Чили. Выгрузившись там, взяли груз селитры, 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 приезду 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 привел 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 перегнал «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, овечьими ветрами мыса Горн. Одевался в прекрасный бостоновый костюм с четырьмя золоты-

ми 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 пришел 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 находились по два матроса-рулевых. Заготовителем продукции был представитель авиазавода Комсомольска-на-Амуре — Шведов. Дирекции авиазавода пришлось заниматься несвойственным делом от великой нужды в продовольствии.

Вышли 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 японский самолет, на катерах имелись убитые и раненые. Наш капитан в мегафон объявил, что возьмет их на буксир и доставит к острову Уташуд. Повели мы катера, но тут вскорости подошел пограничный корабль «Киров» и дал нам команду следовать по назначению.

На другой день мы уже проходили Первый Курильский пролив. Навстречу полным ходом шел «Партизан» (или «Охотск», точно уже не помню) — гидрографическое судно, во время войны оснащенное вооружением. У пушек и пулеметов 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 все судам, находящимся в Охотском море, укрыться в Магадане. Наш капитан

Г. Т. Ленский проложил курс на северную часть 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 взяли под борт: одну с левого, другую — с правого.

Вскоре мы пришли 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 подошел пароход «Орочон» под командованием Алексея Андреевича Гринько. Он привез в порт пленных японцев. Выгрузив их, «Орочон» принял на борт зенитный полк для доставки на Сахалин, в порт Торо (ныне Шахтерск).

«Орочон» взял на буксир нас и две баржи. Потом нас доставил в порт Отомари (ныне Корсаков) наш 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», что называется «впритирку», подошел к нашему баку, с его кормы полетела выброска. За ней стали вытравливать манильский буксир. Его закрепили на носовом битенге. Павел Алексеевич вывел судно против ветра и стал придерживаться этого курса.

Наконец «Коккинаки» подвел 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 АКОфлоте. Водотрубные котлы системы «Бабкок-Вилькоккс» требуют внимательного и грамотного обслуживания. В марте 1945 г. на судне кончился уголь. И что удивительно, в порту, в спокойной обста-

новке, руководство флота и области не изыскало для буксира топлива. По словам одного из судовых механиков, котел застудили. После стали течь водогрейные трубки. 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, ведший две баржи с грузом леса-кругляка в Сиэтл. Каково же было мое 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 слезы. Вспомнил я старый «Кашалот», себя, семнадцатилетнего паренька, и тот тревожный рейс...

КАПИТАН БЕРГ И ГОРИСПОЛКОМ

Выше я писал о паровом 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 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 еще в двух городах — Эссентуках и Минводах. Но поиски ничего не принесли...

И вот недавно на нашу публикацию откликнулся старший девиатор Петропавловского морского рыбного порта Валерий Федорович 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, намечалась большая стройка. Дом подлежал сносу. Карла Карловича вызвали в исполком 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 похотатайствовать 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, ее камчатского периода, облеченных в форму документов о деятельности АКО. Вначале приведем выдержку из донесения полполита парохода «Ительмен» Н. Н. Сильянова за период 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 несет за него боцман. Плохо видит, плохо ходит. Человек неограниченно доброй воли ко всем без исключения. Абсолютно не может ничего организовать, все 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 полполита, чтобы заставить пассажиров подчиниться, дать место для постройки нар...»

Можно сказать, что Берг, принадлежавший к когорте старых, по-настоящему культурных и интеллигентных моряков, не пришел 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 “Даль-

невосточник” 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 углем 16.12.1943 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 рублей...»

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 награжден орденом “Знак Почета” 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 своевременную 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.

ЗА СТО ПЕРВУЮ ВЕРСТУ

В декабре 1945 г. я получил назначение на пароход «Орочон». Он вошел в состав флота летом 1930 г. и был одним из его лучших судов.

В 1945 г. «Орочоном» командовал известный капитан А. А. Гринько, его старшим помощником был О. В. Лаврентьев, светловолосый голубоглазый человек выше среднего роста. Вот о нем я и хочу сейчас рассказать, поскольку его судьба очень интересна, как и судьбы 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, происходивший 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 учебы 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 самолеты потопили «Перекоп» вблизи острова Борнео у малообитаемого острова Большая Натуна. Команда прожила на нем два года. Вот такие интересные события случаются в жизни моряков.

Но вернемся 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 шведский язык. Ему случалось выезжать в Швецию для закупки техники.

Семья Лаврентьевых размещалась в четырех комнатах, еще одну комнату занимала кухарка. В доме была очень хорошая библиотека. С детства Олег зачитывался произведениями Фенимора Купера, Майн Рида, А. И. 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. совершил рейс на пароходе «Декабрист» из Черного моря во Владивосток.

Но постепенно общественно-политическая обстановка в стране стала ухудшаться. А после декабря 1934 г., когда был убит С. М. Киров, стало совсем плохо. Вот что рассказывал мне Олег Викторович:

— В 1930 г. я женился и переехал жить на квартиру к тестю, в Кронштадт. Тесть врач, служил в Кронштадтском военно-морском госпитале. Человек он был высокообразованный, окончил знаменитый Юрьевский университет. Во время русско-японской войны, в Цусимском сражении, он был начальником госпиталя на госпитальном судне «Орел».

После убийства Кирова начались повальные аресты и вызовы на допросы. Несколько друзей тестя, не имевших никакого отношения к убийству,

арестовали и отправили на Соловки. Видя, что и ему не уцелеть, тесть свел счеты 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 публики не отстанешь, пришлось согласиться на переезд. Теща поехала в Тверь к сестре, а я выписался и уехал, взяв с собой молодую жену. Ничего не оставалось делать, как отправиться в Архангельск. Там я поступил вторым помощником капитана в Архангельское гидрографическое управление.

Гидрографические суда были небольшие, длиной тридцать метров, имели дизельный двигатель и два паруса. Они проводили гидрографические работы с начала лета в Ледовитом океане и доставляли снабжение и оборудование на полярные станции. Назывались они «гидрографические боты» и строились на Архангельских верфях и в Норвегии. Трудились на них поморы — очень хорошие, порядочные и бесхитростные люди, опытные моряки.

Конечно, жизнь после такой передрыги нормальной не назовешь, но чтобы изменить ее, тоже 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 гидробазе. Летом 1941 г. приступили к гидрографическим 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 Амуррыбпром. Это управление имело суда «Кижуч», «Терней», «Иня» и буксир «Ким». Уехать в Архангельск к жене в сложившейся обстановке не получалось. На судах Амуррыбпрома «Иня» и шхуне «Союзпушнина» дважды сходил в ремонт в американский порт Сизтл. В 1944 г. перевелся 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 ее за это я не мог, поскольку в браке мы не состояли фактически уже несколько лет...

В 1948 г. Олег Викторович завел новую семью. А в 1965 г. уехал на постоянное местожительство в Находку. В семье росла дочка Ия. Я работал в Камчат-

рыбфлоте, часто посещал Владивосток и Находку. Наши встречи с Олегом Викторовичем всегда были радостными.

Олег Викторович имел умелые руки. 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 трехмачтовой 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 письма от него всегда было интересно. Будучи в Находке, я как-то спросил Олега Викторовича, не тянет ли его обратно в Ленинград. Он ответил очень серьезно: «Нет, не тянет. Посуди сам. Там мне придется травить душу на каждом шагу. Два брата погибли, защищая город. В блокаду 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. Ее выдавали раз в месяц. Но после получения денег и раздачи их экипажу через два-три дня тому же третьему помощнику предстояло уже крайне неприятное мероприятие. Дело в том, что, получив зарплату, часть моряков по пьяному делу совершала прогулы. А за это судили по Указу Президиума Верховного Совета 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 тогда и в помине не существовало.

Хоть война и отгремела в 1945 г., и 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 все-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 Первое Мая на вахту не ставь. Все равно напьется, 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» Прокопий Семенович Деревянченко. Он заявлял так: «Я им водку в рот не наливаю. Пусть пьют, но знают меру. Надо помнить, что ты должен еще 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 поселка 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 пошел 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 зарплат, отбывая наказание на новом месте работы.

А вот и другой пример. Работал на «Куре» матрос В. Кашковский. После третьего прогула получил четырехмесячное 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. Жить его поместили в его же 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 идет срок отсидки.

На что ему Кашковский ответил:

— Ошибаетесь, Прокопий Семенович. Срок идет со дня вынесения приговора. Так что проситься в тюрьму у меня желания нет. Есть русская поговорка: «Крепка тюрьма, да черт 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 радиоприемники «Рекорд», «Балтика». Появилась возможность слушать радиостанцию «Голос Америки». Обзавелся и я приемником «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 пойдешь 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 дверью. Приглашал к себе только закадычного друга Лешу Кащевского. Передачи эти на многое открывали глаза. В них говорилось, сколько в России заключенных, рассказывалось о многих кремлевских тайнах, колымских лагерях. Наши комментаторы пытались вступать 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 заключенные, только нет колочей проволоки и охраны».

Оказывается, международные профсоюзные организации поднимали голос в нашу защиту, указывали на лагеря рабского труда и многое другое. На что им неизменно отвечали, что это наше внутреннее дело. Наша пропа-

ганда по сравнению с зарубежной была убогой, топорной и косноязычной. Когда из Советского Союза кто-то убегал на Запад, «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 отменен.

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 зашел разговор о флотской службе и ее 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 берем 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. Ушел из жизни Прокопий Семенович Деревянченко, прозванный при жизни «упрямым хохлом». О его кончине никто из моряков не сожалел...

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 им. 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 ослабился и начал выпивать не в меру. При стоянке в порту на ремонте был несколько раз замечен в пьяном виде при исполнении служебных обязанностей. Надо было капитана наказывать, но у руководства колхоза рука не поднималась — все-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 свое время это сыграло положительную роль. Получилось так, что сейнер Геннадия Андреевича невольно приобрел 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 им. 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 еще три года. Встретил я его вдову Марию Ивановну и поинтересовался, как идут ее дела. Она поделилась со мной своим горем:

— Была я на приеме 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 счет 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 заработал своими трудовыми мозолями. Мужик он честный и добро помнит.

— Да ведь ушел-то Геннадий Андреевич из колхоза не по-хорошему!

— Забудь это. Только иди к самому, не ходи к управленцам.

Еще дней через пять встретил я Марию Ивановну в приподнятом настроении. С радостью она сообщила мне, что ей оформили путевку и даже дали проездные туда и обратно. И что сердечно благодарит она Михаила Константиновича за оказанную помощь.

Выделение путевки 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 заявление 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 перешел 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 свое время внес вклад в благополучие нашего колхоза. Короткая у вас оказалась память. Негоже нам оставлять вдову в беде. Так что я предлагаю путевку ей оформить за счет колхоза. Да,

наверное, надо еще и выделить денег на проезд. Ведь не с котомкой же ей идти пехтурой до Шмаковки.

Спустя несколько дней Мария Ивановна отбыла в Шмаковку...

Расскажу о Михаиле Константиновиче Старицыне немного подробнее. Начал он работу в рыбной промышленности в должности простого рыбака. Со временем стал руководить моторно-рыболовной станцией, впоследствии выросшей в рыболовецкий колхоз им. В. И. Ленина. Об этом крупнейшем в стране рыболовецком хозяйстве написаны книги, сняты кинофильмы. Здесь работали несколько Героев Социалистического Труда.

А все начиналось с довоенного флота — с судов типа «кавасаки». Ловили с них переметами 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 расширился, росли уловы, а с ними и благополучие людей. Хозяйство стабильно справлялось с государственным планом.

Один знакомый рассказал мне интересный случай. В начале 1950-х гг. Камчатку посетил министр рыбного хозяйства Восточных районов СССР Андрей Семенович 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 приемной секретарь доложила о его прибытии. Услышав это, Захаров встал из-за стола, вышел к нему навстречу. Пожал руку и, обращаясь к присутствующим, сказал: «Вот у кого учитесь, как надо работать!»

При активном участии М. К. Старицына в Сероглазке построили причал. Это прекрасное гидротехническое сооружение отгородило часть акватории бухты, и получился очень удобный ковш для стоянки судов. На берегу возвели мастерские и другие службы колхоза. За стоянку у причала взимался причальный сбор — хоть и небольшая, но живая копейка в доход хозяйства.

Михаила Константиновича за его талант руководителя называли русским самородком. Определение это меткое и как нельзя лучше соответствует действительности. В память о Михаиле Константиновиче названа улица в Сероглазке. Рыбаки и общественность города ожидали, что имя Михаила Старицына будет присвоено одному из новых БМРТ. Но, к великому сожалению, этого не произошло. Видно, у нынешних начальников память тоже оказалась короткой...

Примечание редактора. 25 мая 2006 г. имя «Михаил Старицын» появилось на борту принадлежащего колхозу им. В. И. Ленина большого автономного траулера-морозильщика, доселе носившего весьма странное для камчатских вод название «Атлантик Квин», то есть «Королева Атлантики». Как сказала на митинге, посвященном переименованию судна, дочь

М. К. Старицына, когда-то ее отец мечтал, чтобы в составе колхозного флота было судно с названием «Сероглазка». Прошли годы. Теперь у колхоза есть и «Сероглазка», причем уже вторая, и «Михаил Старицын»...

КАМЕНЬ ОПАСНОСТИ

Дело было давнее. Пароход наш стоял на побережье Камчатки на рейде под выгрузкой. Но выгрузка 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 жизни или из жизни товарищей.

Зашел разговор о капитане Петре Яковлевиче Жуковском. В то время (шел 1951 г.) Петр Яковлевич был уже пожилым человеком. Он еще 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:

— А вы лючины раздвиньте, сделайте между ними побольше зазор.

На что Петр 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 еще запасные. Так что заказывайте лючины в мастерских и доставляйте на борт. Что хотите со мной делайте, а Правила технической эксплуатации нарушать не буду.

И еще добавил:

— В случае чего, я буду сидеть в тюрьме, а вы мне осьмушку хлеба туда не принесете.

Отход задержали на сутки. Как мы потом узнали, за этот день 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. Петр Яковлевич стоит на мостике. Ход на телеграфе самый малый, и, согласно правилам, для предупреждения столкновения судов даем длинные гудки. Понемногу видимость стала улучшаться. Но хода Петр 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: «Петр Яковлевич, давайте добавим ход и пойдем за этим пароходом. Если он попадет на камень, то мы успеем отвернуть. Так что идти можем смело».

Посмотрел на меня Петр Яковлевич и произнес убийственную фразу: «А если он уже на мели?» Отвернули мы правее. Видимость стала еще лучше. Приблизились мы 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 Панамским флагом, оно и село на мель...

Старпом с мостика еще не ушел. Похлопал он меня по плечу и сказал:

— Ну, как, Витя, твое предложение?

Я был страшно сконфужен и готов был провалиться сквозь палубу. А Петр Яковлевич назидательно сказал:

— Молодо-зелено. Жизнь еще 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 Петром Яковлевичем разошлись.

...Недолюбливало Петра Яковлевича начальство за его принципиальность, за то, что никогда не шел на компромиссы и сделки со своей совестью. Давно скончался Петр Яковлевич Жуковский, дожив до преклонного возраста. Но легенды о нем остались.

ИСТОРИЯ ОДНОЙ ЖИЗНИ

В детстве я жил в поселке коммунального хозяйства АКО, располагавшемся на Восьмом километре. Имелся там один приметный человек — Федор Афанасьевич Смоленцев, прекрасный столяр, знавший и плотничье ремесло. Мог сделать и сани, и телегу. Знал он эту работу, потому что родился и вырос на селе. Как-то при случае, в 1954 г. Федор 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 не знали.

В округе росло много хорошего строевого леса. Но его без нужды не вырубали, использовали на свои надобности. Зимой отправлялись на заготовки. Спеленный лес свозили на сельскую площадь, а после распределяли. Кому на постройку дома, кому — на конюшню или коровник. Все зависело от толщины бревна. Особой заботой был окружен 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 заведен в отношении рыбной ловли — люди жили не одним днем. Рыбы в то время в Оби, ее 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 приписывало, 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 ее у нас, деньги внесли. Они согласились, и мы им поверили. Мне предложили покинуть село как чуждому элементу. Дали на сборы сутки. На другой день, в лютый крещенский сибирский мороз я покинул родное село. Двухгодовалую дочь завернул в теплую шаль, потом в полушубок, а сверху накрыл тулупом. До ближайшей станции меня согласился довести один из родственников. И вот когда мы отъехали километров шесть от села, нас нагнали активисты. Они все-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. Строев в то время в Сибири еще не было. Единственное, куда я мог устроиться на работу, — это на золотой прииск на Алтае. Добрался с семьей на этот прииск и стал работать 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 санообработку 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 все 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, свое село и ехать на край света? Кому это было 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 ребенка, по тому времени это было нормально. Вначале спали на все 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. Ее 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. Тюрьмы 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 Восьмом километре. Работу получил в столярке. Трудился в ней я один. Облюбовал местечко поблизости и построил себе землянку, на другое жилье 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. Все 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 бревен делался сруб, который еще и связывался стальными скобами. Этот сруб назывался ряж. Ряжи устанавливались на дно и внутрь их засыпали камни. Сверху делали дощатый настил.

Работа была каторжная, тяжелая, 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 Оборона (контр-адмирал И. Д. Папанин в годы войны являлся уполномоченным Государственного Комитета Оборона по перевозкам на Севере. — *Ред.*).

Так вот, на строительстве порта он бывал почти ежедневно. Как-то подошел 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, надежные и безотказные. Надо было очистить площадку на причале и отвезти с этого места ящики, в которых пришли их части. Бригадир грузчиков побоялся это сделать, так как думал, что «Студебеккер» не выдержит нагрузки. Иван Дмитриевич находился рядом, услышал этот разговор и сказал бригадиру: «Эти машины на фронте гибнут сотнями. Ты возьми и погрузи сейчас на одну этот ящик и убедись, можно везти груз или нет». При нем сразу же ящик погрузили на машину, и «Студебеккер» 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 Восьмой километр, к своей

семье и в свою столярку. Стал работать в том же комхозе АКО. За Курильскую операцию был награжден 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 ее работе. В 1952 г. на Петровской улице я построил небольшой уютный домик и переехал в него жить...

Вот такую историю своей жизни рассказал мне Федор Афанасьевич Смоленцев. Еще удручало его то, что после войны начали продавать много спирта. Недалеко от нашего поселка, на улице Кавказской, построили две шашлычных. И вот, истощенный 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 Федора 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 Федор Афанасьевич в 1957 г. В 1984 г. скончалась и его жена Степанида Семеновна. Сейчас на Камчатке живут его дочь Клавдия Федоровна с мужем Федором 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 жить 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 АКОфлота 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 Камчатрыбпроме решался очень важный вопрос. Приближалась весенняя сельдяная путина, но в районе Анапки и Корфа стоял лед. Ход сельди, по сути дела, начинается после того, как лед в мае ломает и относит от берега. После этого сельдь нерестится по побережью и в заливе Уала.

Но штормов весной не было, и этот лед никак не могло разбить и вынести в море. Если такая безветренная погода стояла бы долго, то путина могла сорваться. Камчатрыбпром решил зафрахтовать линейный ледокол Дальневосточного пароходства «Микоян», выйти на нем в этот район и галсами расколоть ледовое поле в прибрежной полосе на части. Тогда крупнобитый лед быстрее отнесет 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 подошел в заданный район. Лед 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 еще». Кочегары на таком угле не могли поддерживать нормальное давление пара, значит, машина не развивала полные обороты. С разгона ледокол мог войти в сплошной лед не более, как на полтора — два корпуса.

Стукалин и Пронин, как опытные мореходы, были убеждены, что с таким ледоколом при некачественном угле они поставленную задачу выполнить не смогут. А стоимость работы судна велика, и его бесцельная задержка стоила очень дорого. Разбить лед 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 шелухнет, безветрие. Прошло дней десять. Погода не менялась. Стукалин и Пронин стали нервничать. Но, наконец, подошел долгожданный циклон. Несколько дней бушевала непогода. Лед размолотило и вынесло в море. Следом появились гонцы сельди. Комбинаты приступили к постановке ставных неводов. Все облегченно 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 тяжелых метеоусловиях — явление крайне редкое. Следует помнить, что суда Совторгфлота до 1930 г. на Камчатку ходили только летом. А навигация в зимнее время была запрещена. Так что премия за безаварийную работу была очень редкой и заслуженной.

Михаил Васильевич также принимал участие в составлении лоций, в них есть ссылка на этот факт. По его стопам пошел 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 — на преподавательской работе в учебно-курсовом комбинате. 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 лощманских проводок он встречался со многими знаменитыми людьми, в том числе и с И. Д. Папаниным. В то время И. Д. Папанин 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, нашел, 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 1959 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 ее. При помощи моряков-гидрографов она была восстановлена. Сейчас любой желающий может посетить могилу главного военного лоцмана Камчатки. Для этого следует воспользоваться указателем, установленным на центральной аллее кладбища по инициативе А. Х. Паперно.

Неподалеку от могилы М. В. Стукалина похоронен другой известный моряк — умерший в 1960 г. капитан П. М. Иванов. — *Ред.*).

Немного выше я упомянул С. И. Пронина. Об этом человеке также надо рассказать подробнее. Тем более, что он тоже хорошо известен в моряцких 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. Окончив техникум 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 перевыполнение планов путины 1937 г.» Весной 1938 г. С. И. Пронин — уже капитан «Ительмена». В 1940 г. Сергей Иванович был капитаном на пароходе «Петропавловск» — прекрасном равнопалубном шельтердечном судне, работавшем на жидком топливе. Это судно 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 нем около тридцати лет бессменно капитаном был Клавдий Николаевич Васюкевич, член моряцкой семьи Васюкевичей.

С началом Великой Отечественной войны Сергея Ивановича призвали в военно-морской флот. Служить ему пришлось на Русском острове под Владивостоком. Имел звание старшины. Командовал суденышком типа кавасаки. Совершал плавания на своем кавасаки в залив Золотой Рог и ближайшие бухты, да еще нес 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 трофейное рефрижераторное судно «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 Востокрыбхолодфлоту.

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 Камчатрыбпрома. 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 нем были отработаны правила несения каравадной вахты. Он добился, чтобы за нее 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, причем безупречно, правительственными наградами был обойден.

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.

ХОРОШИЙ ЧЕЛОВЕК КУЛАЖЕНКО

Произошло это много лет назад, зимой. Наш автобус тащился в сторону Восьмого километра. После прошедшей пурги дорогу, как следует, еще 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 живем на Камчатке. Я сказал, что с 1938 г., а моя новая знакомая ответила, что приехала сюда в 1945 г.

— Ну, и каким было ваше первое впечатление? — спросил я ее.

— 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 учебы, полугодное студенческое существование. Одежонка на нас была крайне бедненькая, да и откуда ей было другой взяться? На студенческую стипендию не разгонишься... Почти у всех на ногах были надеты 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. Встречающему 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, ремонтировавшихся в портах США и доставивших их на родину. 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 придется. Подаркам этим мы были несказанно рады. После этого нас поселили в общежитие, снабдили постельным бельем. 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, обзаведетесь семьями, вырастите детей. Рыбы здесь много, хватит ловить и нам, и нашим детям, и внукам».

И ведь как в воду глядел! Жизнь моя сложилась так, что я работала на Кировском рыбокомбинате, 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 Восьмом километре, 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. Все-таки очень хорошие люди были в то время на Камчатке. Верьте моему слову!

Вот что рассказала мне моя попутчица. А в подтверждение ее 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. Пошел в Управление рыбной промышленности, обратился к секретарю в приемной. Она меня выслушала и сказала: «Зайдите к заместителю начальника Кулаженко, может быть, он поможет. А то пока вы дождетесь из Клайпеды денег, пройдет день-два».

Зашел 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 ут-

ренный 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 перевел 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 Совпартишколу второй ступени в Ленинграде. С января 1934 г. работал в Приморье в Дальгосрыбтресте в должностях секретаря парткома и начальника отдела кадров. В конце 1930-х гг. переведен на Камчатку. В 1940 г. — начальник политотдела АКО. В годы Великой Отечественной войны был секретарем обкома ВКП(б), начальником АКО, вновь секретарем обкома, по окончании войны — начальником Камчатгосрыбтреста.

КАРП ИЛЬИЧ, ИЛИ ТРАМПОВОЕ ПЛАВАНИЕ

Мне хочется рассказать об одном замечательном специалисте АКОфлота — старшем механике Карпе Ильиче Коробове, одном из лучших механиков-универсалов первого разряда. В 1945—1946 гг. он работал старшим механиком парохода «Орочон».

Придя из очередного рейса глубокой осенью 1945 г., «Орочон» встал в ремонт на Петропавловскую судоверфь. И, как оказалось, на очень долгое время — до лета 1950 г. Такие затяжные ремонты в то время были не в диковинку. Например, пароход «Терек» простоял в ремонте на этой же верфи восемь лет!

Время было голодное. Экипаж выручало то, что на судне имелся запас серого риса, который остался после перевозки пленных японцев с Курильских островов в Николаевск-на-Амуре. Рис этот сохранился благодаря предусмотрительности бывшего капитана Алексея Андреевича Гринько. Он предназначался для питания пленных японцев, но после высадки с парохода они его с собой не взяли.

...Тихий теплый августовский вечер. На палубе стояли несколько человек. Среди них помполит Сергей Филиппович Коваль, высокого роста, очень симпатичный, доброжелательный человек. Недавно его демобилизовали из морского пограничного отряда. Служил он на катерах на Соленом озере. После демобилизации горком партии направил его в транспортный флот. Позже он долго трудился председателем профсоюзного комитета морского торгового

порта. Среди плавсостава и сослуживцев пользовался большим уважением. Умер рано, даже не дожил до пенсии.

Стояли на палубе и мы, несколько палубных матросов, семнадцатилетних пареньков. Это — Женя Ершов, Боря Максяткин, Ваня Сидоренко и я. Мы внимательно слушали рассказы старших товарищей. А послушать было что! В это время радист включил палубную трансляцию. Из динамика понеслась утесовская песня про кочегара. После слов: «На палубу вышел, сознания уж нет, в глазах у него помутилось...» Сергей Филиппович обратился к Карпу Ильичу: «Карп Ильич, вот вы старый моряк, рассказали бы молодежи, как тяжело было во флоте в старое время». Карпу Ильичу тогда было около шестидесяти лет. Но вместо рассказа о тяжелой дореволюционной жизни кочегара мы услышали следующее:

— Об этом поет только Утесов. На самом деле все было иначе. Мы в то время работали на прекрасном высококалорийном кардиффском угле. Питались и одевались очень хорошо. Я тогда был третьим механиком, имел четыре костюма. Чтобы они не портились от сырости в тропиках, у меня в рундуке всегда горели лампочки — одна внизу, другая наверху, которые сушили воздух.

В 1917 г. мы вышли из Одессы, своего порта приписки, а вернулись домой только в 1922-м. Все это время совершали трамповые рейсы между портами Северной и Южной Америки. Подолгу ходили между портами Индии и Австралии (поясню, что понятие «трамповое плавание» произошло от английского слова «трамп» — бродяга. Трамповое судно ходит не по расписанию, а идет в любой порт в зависимости от имеющегося груза и может годами не посещать порт приписки. — *Авт.*).

Контора Добровольного флота размещалась в Лондоне. Пароходами руководили оттуда. С оплатой они нас не обижали. Такого понятия, как воровство, на судне не было. Сытый и обеспеченный человек воровать всякую мелочь у товарища никогда не будет. По приходе в 1922 г. в Одессу мы стали работать уже в Совторгфлоте...

Однажды вечером Женя Ершов сказал нам, ребятам: «Давайте сходим в токарку. Там Карп Ильич делает посуду для дочери». Дело в том, что дочь Карпа Ильича вышла замуж. А насчет посуды то время было очень плохо. В магазинах ее просто не продавали. Когда мы спустились в токарку, то увидели примечательную картину. На верстаках лежали тазики и ведра из оцинкованного железа, да с такими аккуратными швами, что можно было залюбоваться этим творением рук человеческих. Мы не выдержали и спросили:

— Карп Ильич! Как вы научились так красиво работать?

Карп Ильич как раз изготавливал из медной пластины поварскую чумичку, придавая ей нужную форму ударами круглого молотка.

— А вот смотрите. Если вы ударите по пластине сильно, она у вас даст трещину. Если слабо, то толку не будет. Надо ударить так, чтобы получилось,

как надо. Ведь нас когда учили, то били. А нынче, как знаете, за одного битого двух небитых дают, и то не берут. Вы, конечно, не подумайте, что нас били кулаками. Этого не было. Но за уши и за вихры дергали.

— А за что?

— Да ведь проказничали мы другой раз. Подшучивали над мастерами. Да мало ли еще что. Но шутки, правда, были безобидные. Ну, а потом началась учеба в Одесском мореходном училище дальнего плавания. Это уже была настоящая школа.

Условия на судах были хорошие. Мы даже иногда не брали отпусков, чтобы не потерять работу. Пришлось мне немного потрудиться в тридцатые годы и на судоремонтном заводе. Среди инженеров оставалось еще много очень грамотных людей старой закалки. Многие учились во Франции, Германии, Швеции, Италии. Свободно владели иностранными языками.

Однажды в заводоуправлении объявили, что надо принести свои дипломы. И вот один инженер принес два диплома — один французский, а другой немецкий. Человек свободно владел и тем, и другим языком. Вот так и вы, ребята, учитесь, пока есть время. (И ведь как в воду глядел Карп Ильич! Трое из нас стали механиками первого разряда, а я — капитаном дальнего плавания. — *Авт.*)

— А дальше на каких судах работали?

— Вскоре я закончил работу на судоремонтном заводе и пошел на ледокол «Торос». Принадлежал он Одесскому морскому торговому порту. В 1938 г. мы стали осваивать буксировку плавучих доков. Один привели в Совгавань, а второй в Петропавловск-Камчатский. Вели доки через Суэцкий канал. Рейсы были очень интересные. А в 1939 г. я был стармехом на лесовозе «Коккинаки». Перегоняли его с Запада на Камчатку. По приходе на Камчатку задержался здесь: не было замены, уговорили остаться. А летом 1941 г. началась война. Жена и дочка еле успели выехать из Одессы в Петропавловск. Ну а после «Коккинаки» тружусь на «Орочоне».

— Карп Ильич, а как сложилась жизнь у ваших знакомых инженеров с завода? — спросили мы его.

— У большинства очень плохо. Наступило самое мрачное время — ежовщина. Многие заплатились жизнью...

Когда мы пытались уточнить что-то еще, то Карп Ильич нам по-отечески сказал: «Рано вам еще, ребятки, думать об этих вещах. Придет время — все узнаете».

В 1950 г. Карп Ильич выехал на пенсию в Одессу. Провожали его сердечно. Вначале писал письма, потом переписка потихоньку прекратилась.

Иногда, задумавшись, удивляюсь. Почему Карп Ильич приоткрыл нам страничку прежней, дореволюционной жизни? Очевидно, хорошо знал, что мы его не выдадим. Ведь за такие разговоры в то время не жаловали...

БЕДА, ЕСЛИ СВОЯЧЕНИЦА В АМЕРИКЕ

В конце 1941 г. старые жители Владивостока и моряки флотов были озадачены распространившимся слухом: взят под стражу капитан Василий Тимофеевич Войтенко, командовавший крупнейшими судами Дальневосточного морского пароходства. В начале 1941 г. он повел на ремонт в США, в порт Сан-Франциско, пароход «Луначарский». Все знали Василия Тимофеевича как очень порядочного человека и грамотного моряка. Да и командовать такими судами в пароходстве, как «Луначарский», «Волховстрой» и «Шатурстрой» людям малокомпетентным не дадут. Так что же случилось?

В 1916 г. его сестра эмигрировала в Америку и поселилась в Сан-Франциско. В то время это не считалось изменой Родине. Ездили наши соотечественники за границу и на заработки.

По приходе в Сан-Франциско сестра Войтенко встретила с ним. Ничего необычного в этом Василий Тимофеевич не видел. Бывал он у сестры и в гостях, и не скрывал этого. Сестра была материально хорошо обеспечена. После окончания ремонта парохода она подарила семье брата кучу подарков. Ведь уже началась война.

Но по возвращении в порт «компетентные органы» и начальник политотдела Дальневосточного пароходства узнали, что у Войтенко в Сан-Франциско оказалась сестра. И ни с того, ни с сего его арестовали и посадили во владивостокскую следственную тюрьму. После четырехмесячной отсидки состоялся суд. Но и суд того времени не мог найти вины в его действиях. Хотя его оправдали, но карьере безнадежно испортили, визу закрыли, и, следовательно, он не мог и рассчитывать на должность капитана, даже в каботаже. Пришлось Василию Тимофеевичу устраиваться в АКОфлот на пароход «Терек». На судах АКО Войтенко работал до самой пенсии. Когда обстановка в стране улучшилась, водил он за границу в ремонт лесовоз «Коккинаки».

Но это предыстория. А рассказать я хочу о другом старом владивостокском капитане — Прокофии Семеновиче Деревянченко.

У Прокофия Семеновича в годы гражданской войны свояченица (сестра его жены) с Херсонщины эмигрировала в Америку. Но жива она или нет — он не знал. А о том, чтобы заняться ее поисками, было опасно даже и думать: в жизни нашей страны началась черная полоса. Можно было запросто схлопотать и 58-ю статью. Кроме того, в 1938 г. сгинул в колымских лагерях его старший брат, капитан дальнего плавания Афанасий Деревянченко.

Ко времени описываемых событий (1942 г.) Прокофий Семенович был капитаном зверобойной шхуны. В это время как раз дали команду нескольким зверобоям идти на ремонт в США, в порт Ситл. Но не думал и не гадал Прокофий Семенович, какой сюрприз его ожидает там!

Вот что рассказал мне старший механик этого судна, очевидец событий:

— Прошло дней десять нашей стоянки. И вот к обеду возле борта на причале остановилась легковая автомашина. Из нее вышла представительная дама и попросила позвать капитана. Вышедший на палубу Прокофий Семенович обомлел. Перед ним стояла его свояченица Надя!

Как оказалось, Надя была женщина умная. Как только с началом войны в Америку и Канаду пошли пароходы из России, она подумала, что не исключено, что на них могут быть и Прокофий, и Афанасий Деревянченко. Она разослала в конторы капитанов портов побережья Северной Америки и Канады письма с просьбой сообщить ей, как только эти люди появятся в их портах. Когда в конторе капитана порта очутилась судовая роль с фамилией Деревянченко, ей сразу же послали уведомление.

Это не могло присниться Прокофию Семеновичу и в страшном сне! Волей-неволей пришлось ему приглашать Надю на борт. В свою каюту он ее не повел, сославшись на ремонт, а пригласил в кают-компанию. Туда же позвал старшего механика и председателя судового комитета.

Надя рассказала ему, как они с мужем добрались до Америки. Муж ее был человек предприимчивый, открыл собственное дело. В общем, живут они безбедно, имеют собственный дом. Конечно, многое она утаила. Да и не все можно было рассказывать при посторонних людях. Пригласила она Прокофия Семеновича к себе в гости, на что он сразу же ответил, что отлучаться не может, так как идет ремонт.

На вопрос Нади, как он живет, Прокофий Семенович ответил, что хорошо. Имеет двухкомнатную квартиру, за успешную работу награжден именными часами. Про брата сказал, что тот жив и тоже живет хорошо. А я-то знал, что занимает Прокофий Семенович комнату в коммуналке, и никакой надежды на улучшение жилья у него нет, так как живет он вдвоем с женой без детей. Да и брата его давно уже нет в живых — сгинул в колымских лагерях.

Видя, что разговора по душам наедине у них не получается, Надя распросалась с нами и уехала. Приезжала она еще два раза. Но, видя затурканного Прокофия Семеновича, его испуганный вид и такие же ответы, все поняла. Больше она уже не приезжала и мужа не привозила.

Горько было видеть эту картинку!

В первый же день по приходу во Владивосток Прокофий Семенович нанес визит чекистам. Там он, естественно, рассказал, что он встретился со своей свояченицей случайно, а когда она прибыла к нему на судно, то он даже разговоры с ней вел при свидетелях в кают-компании.

...Наступил 1945 г. Зверобойное судно, уже другое, где капитаном был Прокофий Семенович, снова должно было идти на ремонт в Сизтл. Встретил он меня радостный и сказал, что через несколько дней снимается в рейс. Но я подумал, что его туда вряд ли пустят. И как в воду глядел. Под благовидным

предлогом его перевели на другое судно. Зверобой в Америку пошел, а Прокофий Семенович остался во Владивостоке.

...Последние годы перед пенсией Прокофий Семенович работал в Камчатрыбфлоте. Командовал пароходом «Кура». А за границу его так больше и не пустили...

МИХАИЛ ИВАНОВИЧ НОВИКОВ

Рассказывая о старых рыбаках Камчатки, в одной газетной статье я упомянул первого начальника Охотоморской экспедиции Михаила Ивановича Новикова. Читатель, близко знавший Михаила Ивановича, попросил познакомиться земляков о нем подробнее. Я случайно выяснил, что в доме на улице Ключевской проживает дочь Михаила Ивановича Ада Михайловна. Мне довелось с ней встретиться и расспросить об отце. И вот что она мне рассказала.

Семейство Новиковых переселилось на Дальний Восток после отмены крепостного права. Получив свободу, крестьяне не получили земли. Поэтому они всем селом решили переехать на Дальний Восток. Вся зима ушла на подготовку к этому далекому пути. Весной огромный табор снялся с насиженного места. Железной дороги по всему пути еще не было. До реки Амур добирались три года. На зимовку останавливались в богатых сибирских селах. Зимой нанимались на работу к зажиточным мужикам. Валяли валенки, сапожничали. Кто мог — работал в кузницах, ковали лошадей, делали сбрую, хомуты, плотничали и столярничали. К концу третьего года вышли на реку Зею. Здесь получили землю для постройки деревни. Поскольку они все были выходцы из Тамбовской губернии, то деревню свою назвали Тамбовкой. Сейчас ее на карте нет: затопили при постройке Зейской гидроэлектростанции.

Родился Михаил Иванович в 1904 г. в городе Благовещенске Амурской области. В 1921 г. семнадцатилетним юношей поступил на службу в отряд ЧОН (части особого назначения). В декабре 1923 г. попал во Владивосток.

Грамотность населения из-за революции и гражданской войны упала. Возникла трудность с набором студентов в университеты. Поэтому стали организовывать рабочие факультеты, которые должны были за год или два подготавливать молодежь для поступления в университет. Вот так и Михаил Иванович, окончив рабфак, пришел учиться во Владивостокский университет на экономический факультет со знанием японского языка.

В 1928 г. учеба окончилась. В том же году его послали в Гижигу на приемку японского консервного завода, переданного нам. До 1932 г. был представителем в Японии по торговле рыбопродукцией, потом работал в Приморье директором рыбозавода и рыбокомбината в Козьмино. В 1943 г. стал начальником экспедиции в Совгавани, ловившей жирующую сельдь. В 1945 г. вошел в комиссию по приемке японских консервных заводов.

В 1947 г. он организовывал экспедиционный лов минтая в Северной Корее. В это время наша страна помогала корейцам флотом для обработки рыбы, стройматериалами, цементом. Поскольку в Корее была безработица, то много людей по вербовке приезжали работать на Камчатку. Михаилу Ивановичу очень помогало знание японского языка: Корея долго была оккупирована Японией, поэтому много корейцев говорило по-японски. Многие учились в школах на японском языке.

В 1952 г. Михаил Иванович по приглашению начальника Главкамчатрыбпрома Ш. Г. Надибаидзе прибывает в Петропавловск и назначается заместителем начальника Тралового флота. Весной 1953 г., как имеющий опыт, Михаил Иванович становится начальником Северо-Охотской сельдяной экспедиции.

Задача экспедиции — начать добычу нерестовой сельди в реках побережья Охота, Ульбея, Улья и других, а к концу лета переключиться на лов жирующей сельди. Для сдачи улова Камчатрыбфлот выделил как плавбазу пароход «Чапаев». Надо сказать, что в реки побережья в те годы на нерест заходило очень много сельди. Комбинаты, расположенные в устьях, облавливали ее в большом количестве. Нерестовая сельдь особой ценности не представляла, так как была тощая, с малым процентом жирности. Ею, в основном, кормили заключенных.

В море вышла целая флотилия — десятка полтора судов типа СРТ. На каждом — закидной невод, на некоторых — небольшие ставные невода, которые можно было поставить где-нибудь в бухтах. Пароход «Чапаев» плавбазой мог называться только с натяжкой. Судно солидного возраста — его построили в 1919 г., не имело рефрижераторной установки. Это, естественно, создавало проблемы с хранением принятой в трюма рыбопродукции. Для промысловых рабочих в твиндеках оборудовали временное жилье. На судах типа СРТ отсутствовали электрорадионавигационные приборы, то есть эхолоты и радиопеленгаторы. Имелись два магнитных компаса и механический лот. Выметанные сети выбирались через планширь вручную. Труд это был, надо прямо сказать, каторжный, очень трудоемкий.

Многим судоводителям сетной лов сельди был совершенно не знаком, так как ранее они работали на транспортных судах. Для оказания им помощи в экспедицию вышел начальник отдела добычи Евгений Юльевич Маннер, превосходно знавший технику добычи рыбы. В дальнейшем он внес усовершенствования в конструкцию трала, что повысило его уловистость.

На судах не было рыбопоисковых приборов. Единственный оборудованный ими приморьбпромовский СРТ обслужить флотилию не мог. Плавание в этой части моря было затруднено еще и потому, что в это время года здесь стояли густые туманы. Экспедицию плохо снабдили продовольствием. Рыбаки зачастую вынуждены были покупать на рынке свежий картофель за

наличный расчет, так как на складах рыбокооп его не было совершенно. Опыт промысла постигался методом, как говорят, проб и ошибок. Отрабатывалась техника постановки сетей, их выборки и обработки улова. Для этого в экспедиции находились инженеры-технологи отдела обработки Главкамчатрыбпрома. Ввиду всех неурядиц добыли сельди немного, а значит, оказалась невысокой и зарплата рыбаков.

В одних районах с камчатскими рыбаками работала экспедиция Приморрыбпрома. Надо отдать должное, что она в техническом отношении была снабжена лучше нашей, камчатской. У приморцев имелась плавбаза «Минск» — пятитрюмное равнопалубное шельтердечное судно (то есть имело два твиндека, что создавало больше удобств для обработки рыбы). Также приморцы располагали транспортом «Десна», переоборудованным под плавбазу, работавшим на жидком топливе, грузоподъемностью раза в полтора больше нашего «Чапаева».

С 1954 г. Михаил Иванович Новиков работал в промысловой разведке Камчатрыбпрома. Его ценили и уважали. Сказывался большой опыт работы и житейская мудрость. В 1959 г. он вышел на пенсию и уехал во Владивосток. Но и на пенсии вел активную жизнь. Был желанным гостем в кругу старых промысловиков и работников промысловой разведки. К его советам и рекомендациям прислушивались.

В 1973 г. Михаил Иванович скончался. Похоронен во Владивостоке на Морском кладбище.

ВСПОМИНАЯ О ГОДАХ УЧЕБЫ...

Мне хочется рассказать об учебно-курсовом комбинате Главкамчатрыбпрома и о том, как он много выпустил специалистов для рыбной промышленности. Кто-то может сказать, что не стоит тратить внимание читателей на историю учебного заведения, прямо скажем, не самого высокого ранга. Но я отвечу так: конечно, учебно-курсовой комбинат — это не академия. Но в послевоенные годы он играл большую роль, давая необходимые знания молодому пополнению растущего флота Камчатки. Многие впоследствии известные моряки окончили этот комбинат. Для тех же, кто приехал с побережья и вернулся после окончания учебы туда же, тех, кто не пошел далеко, а выполнял обычную, не самую заметную работу, учеба здесь стала настоящим событием в жизни. Да к тому же именно учебно-курсовой комбинат стоял в начале истории морских учебных заведений полуострова.

Курсы судоводителей-двухсоттонников и штурманов малого плавания периодически организовывались в рыбном порту еще с довоенного времени. Преподавали на них капитаны и штурманы зимовавших в Петропавлов-

ске судов. Трудился там и А. Е. Миронов — опытный и грамотный моряк. Работали и курсы судовых кочегаров и машинистов.

Диплом судоводителя-двухсоттонника имел капитан катера РК-10 Иван Прокопьевич Вылегжанин, шумный человек невысокого роста с голубыми глазами. Специалисты с дипломами «двухсоттонников» держались с большим достоинством. Начальство при «разборках» голос на них не повышало.

Как-то в 1943 г. плотник Иван Михайлович Шабалин в разговоре сказал своим товарищам следующее: «Вы Ивана Прокопьевича голой рукой не берите. Иван Прокопьевич — капитан-двухсоттонник». Когда я спросил, кто этот такой, то он ответил следующее: «Капитан-двухсоттонник — это такой человек, которому дадут на буксир баржу с грузом в двести тонн, и он доведет ее, куда укажут, и эту баржу по дороге не утопит». Конечно, Иван Михайлович, будучи береговым плотником, всяких морских тонкостей не знал.

В 1935 г. курсы судоводителей-двухсоттонников закончил и Николай Васюкевич, отец трех братьев — капитанов дальнего плавания — Клавдия, Юлия и Георгия, внуков знаменитого шкипера Гека.

В то время при наборе на курсы возникали трудности: грамотных людей было намного меньше, чем сейчас. В основном, шли учиться вчерашние матросы с катеров, ловцы и кунгасники с побережья. Трудно им приходилось: образования-то не хватало. Но, как говорится, терпение и труд все перетрут.

Учебно-курсовой комбинат был организован в январе 1945 г. Его возглавила директор В. Л. Рамбеца. Первым завучем стала А. И. Чиликина, эта очень интеллигентная женщина вела уроки математики.

Я хорошо помню, как в ноябре 1945 г. двери комбината открыли известные на Камчатке моряки: Илья Григорьевич Евстафиади, Андрей Григорьевич Пасько, Михаил Семенович Курьянов, Михаил Каргузов, Николай Пинчук, Филипп Спиридонович Кошечев, Павел Учителев, А. Петров, Андрей Кирсанович Андреев, Максим Иксанов, Федор Матвеевич Снурницын, Евгений Иванович Чернявский.

Е. И. Чернявский, уроженец Хабаровска, семнадцатилетним пареньком по вербовке попал на работу на западную Камчатку в Микояновский комбинат. Поскольку никакой специальности у него не было, работать начал курибаном. В пояснение скажу, что курибанами в то время трудились отчаянные и смелые ребята. Они принимали и заводили швартовые концы с кунгасов и катеров. Когда вытаскивали на берег катер, то под его корпус надо было положить так называемые покаты — бревнышки длиной около трех метров. Концы поката для удобства крепились растительными тросами. Подложенный под корпус покат уменьшал трение плавсредства о землю.

Отработавшего до глубокой осени и показавшего себя с положительной стороны, Евгения Ивановича перевели матросом на катер, а потом и капитаном. Пусть читатель не удивляется, в то время даже место матроса на катере

нужно было заслужить. Шло время, приходил опыт. Перед войной, в 1941 г., Евгения Ивановича назначили капитаном флота одного из крупнейших рыбокомбинатов западного побережья Камчатки — Микояновского.

Осенью 1945 г. Евгения Ивановича зачислили в учебно-курсовой комбинат. После его окончания весной 1947 г. он работал вторым и старшим помощником капитана на пароходах «Терек» и «Анатолий Серов». Надо сказать, что на «Анатолии Серове» Евгений Иванович прошел хорошую морскую школу: около тридцати лет этим судном командовал капитан дальнего плавания Илья Иосифович Баклаг. В 1950 г. из новостроя из Финляндии пришел морской тысячесильный буксир «Геркулес». Чернявского назначили его капитаном, и он командовал им долгие годы, неоднократно выполнял аварийно-спасательные работы, буксировал плоты-сигары из Усть-Камчатска на побережье, из Николаевска-на-Амуре на Камчатку, доставлял лихтеры «Повенец» и «Уда» в Северо-Охотские сельдевые экспедиции. Последние годы работал капитаном-наставником в Камчатрыбхолодфлоте. Был награжден медалями и орденами. Прожил восемьдесят шесть лет.

Через год, в середине ноября 1946 г., поступил на курсы судоводителей-двухсотгонников и я. Наша группа состояла из двадцати двух человек. Самыми младшими по возрасту были я и Коля Тимофеев: нам исполнилось по восемнадцать лет.

Занимались мы в двух аудиториях, расположенных на нижнем этаже мор-рыбтехникума (ныне здание Камчатского политехникума. — *Ред.*). Еще одну аудиторию нам выделили в самом здании Главкамчатрыбпрома.

Особо надо сказать о преподавателях. У судоводителей и штурманов навигацию и лоцию, морскую практику, теорию и устройство корабля вел Яков Яковлевич Шапошников. Он читал лекции с таким мастерством и вдохновением, что можно было заслушаться. Имел очень красивый почерк, к тому же великолепно рисовал на доске. После урока было даже жалко стирать с доски его рисунки. Осенью 1948 г. Шапошников получил перевод и отбыл в Таллинское мореходное училище. Здесь он работал долго, до самой кончины. Скончался в возрасте за восемьдесят.

Все мы, конечно, жалели, что остались без такого прекрасного специалиста. Теперь преподавать морскую практику, теорию и устройство корабля, эксплуатацию флота стал Александр Иванович Ветров, архангельский помор из потомственной моряцкой семьи, прошедший суровую жизненную школу. Он был зрелым капитаном дальнего плавания в возрасте за пятьдесят. Жизнь свою с морем связал с малых лет. Тогда многие пацаны уже лет с десяти помогали отцам и старшим братьям, ходили в море юнгами.

В 1916 г. Александр Иванович поступил в Добровольный флот матросом. На флот в то время была возложена задача перевозки военных грузов для русской армии из портов Америки и Англии. Рейсы эти были опасные. В Атланти-

ческом океане подстерегали немецкие подводные лодки. Урон судоходству они наносили громадный. В одном из рейсов в 1917 г. пароход, на котором находился Александр Иванович, в ста двадцати милях от Ливерпуля торпедировала немецкая субмарина. Пароход затонул, а команда высадилась на шлюпки. Через сутки экипаж подобрал английский сторожевой корабль. После прибытия в один из английских портов экипаж поместили в госпиталь. Через две недели моряков выписали и они поступили на другое судно Добровольного флота. Взяв полный груз, судно в начале 1918 г. благополучно прибыло в Мурманск.

Надо отметить один интересный факт. По словам Александра Ивановича, по контракту с Добровольным флотом в случае кораблекрушения и потери личного имущества, флот возмещал убытки. После выписки из госпиталя был составлен список утраченного имущества, заверенный агентом флота и капитаном парохода. На основании этого экипажу полностью возместили ущерб. Не обошлось и без того, что часть имущества, как, например, макинтош, и кое-что другое моряками просто была приписана.

В 1918 г. Александр Иванович поступил в Архангельское мореходное училище, которое успешно окончил в 1922 г. со званием штурмана дальнего плавания. Дальнейшая его служба проходила в Черноморском и Дальневосточном управлениях Совторгфлота. Ходил Александр Иванович старпомом на самом крупнотоннажном пароходе того времени — «Трансбалте», совершал рейсы Одесса — Владивосток южным путем.

В 1931 г. в должности старпома он перегонял пароход «Бурят» из американского порта Балтимора во Владивосток. Капитаном «Бурята» был известный капитан Александр Иванович Бочек.

В 1933 г. на верфях Ленинграда начали строить быстроходные суда-лесовозы. Александр Иванович получил из новостроя новый лесовоз «Клара Цеткин». Несколько лет Александр Иванович командовал этим судном, вывозил лес из Архангельска в порты Англии и Западной Европы. Англичане закупали много леса, его большая часть шла для крепления угольных шахт.

Ветров был очень хорошим, грамотным и эрудированным преподавателем. Он побывал во всех крупнейших портах мира, имел очень богатую практику. Особенно интересны были его лекции по перевозке грузов. Учил он нас правильному оформлению грузовых документов, морских протестов. Ведь этим можно спасти судовладельца от больших убытков.

В 1953 г. Ветров перешел работать в инспекцию Морского Регистра СССР. В кабинете морской практики мореходного училища долго лежала, как реликвия, разломленная пополам якорная скоба с парохода «Ташкент», весившая, наверное, килограммов пятьдесят. Александр Иванович при осмотре на «Ташкенте» якорного устройства обнаружил на скобе малозаметную трещину. От удара специального молотка скоба развалилась на две части. Слу-

чай сам по себе очень редкий. А развалилась она в море, кто знает, к чему бы это могло привести?

Хорошо знал Ветров и деревянное судостроение. Да это и неудивительно — Архангельск издавна славился искусными кораблями. Ведь первые судостроительные верфи появились там еще со времен Петра I.

Насколько я помню, правительственных наград Александр Иванович не имел. Но было у него редкое отличие — грамота Президиума Верховного Совета СССР за спасение двух траулеров. Это произошло в 1930-х годах.

Уехал с Камчатки Александр Иванович неожиданно. Я в то время пребывал в море, и проститься с ним не смог. Поселился он вначале у себя на родине, в Архангельске. Переписка с ним прервалась. Году в 1980-м я встретил в Петропавловске выпускника нашей мореходки 1948 г. Вот что он рассказал. Совершал перегон судна Северным морским путем. По необходимости зашел в службу мореплавания Мурманского пароходства. И вдруг услышал за спиной мягкий архангельский выговор: «А если загрузить судно сушеными комарами?» Оказывается, это Александр Иванович аттестовал молодого штурмана по остойчивости корабля. Встреча выпускника и бывшего преподавателя была радостной и сердечной. Несмотря на преклонный возраст (ему уже, очевидно, перевалило за восемьдесят), он еще трудился. Прожил Александр Иванович, как я потом узнал, жизнь долгую — восемьдесят шесть лет.

Помню преподавателя физики Якова Порфирьевича Порфирьева, обладавшего феноменальной памятью. В задачнике по алгебре он знал наизусть почти все ответы в примерах, прекрасно читал лекции.

Первое время разместить курсантов было негде: с жилплощадью в Петропавловске всегда было туго. В столовой моррыбтехникума можно было купить по доступной цене рыбу, мясо сивуча или нерпы. В общем, с грехом пополам, пропитаться было можно. Тяга к знаниям у нас была очень большая: мы пришли на учебу, уже имея стаж работы во флоте, и что такое море, знали не понаслышке. Учились с большим желанием, старались как можно лучше усвоить материал. Все понимали, что знания пригодятся в повседневной работе.

В нашей группе выделялся высокий рыжеватый человек — Степан Александрович Пирогов, моряк, насквозь просоленный морем. К этому времени он уже десять лет как трудился на катерах и больших пароходах. За время войны дважды ходил на ремонт в США. Последний раз — в Портленд на пароходе «Эскимос». Прекрасно знал такелажные, покрасочные работы. Был тальманом трюма. Умел правильно принять и, главное, сдать груз.

Те, кто ходил в Америку и Канаду, были прекрасно одеты по сравнению с остальными. Так, Степан Пирогов, Семен Вшивцев и другие носили отлич-

ные кожаные меховые куртки-«канадки» и красивые американские фуражки из тонкого сукна «кастор».

Петр Николаевич Литвишко тоже имел к тому времени десятилетний стаж плавания. Ходил на ремонт в США на «Ительмене». Занимал должность четвертого помощника капитана. Прекрасно знал все судовые работы. Обращал на себя внимание и Петр Шопырев. Он также уже ходил в США боцманом.

Выделялись и капитаны катеров, их в то время называли старшинами, — Анатолий Богомятков, Болдырев и Щанов из Усть-Камчатска, Пакалов и Жения Кривцов из Озерной, Леша Завизин из Кировского рыбокомбината. Через несколько лет Кривцова и Пакалова наградили высокими правительственными наградами — орденами Трудового Красного Знамени и Ленина.

Быстро летело время. В июле 1947 г. мы приступили к сдаче государственных экзаменов. Экзамены проходили строго. На них присутствовали начальник Камчатрыбфлота П. Д. Киселев, начальник морского торгового порта А. И. Асеев, представитель гидрографической службы Тихоокеанского флота Иванов. Возглавлял экзаменационную комиссию председатель Иван Васильевич Апенкин. О нем надо сказать особо. Это был мужчина высокого роста с хорошей выправкой, одет был очень аккуратно и всегда держался с достоинством. Говорили, что он бывший офицер царского военного флота. Много лет Иван Васильевич занимал должность аварийного инспектора АКО. Он был очень серьезный, грамотный и справедливый человек. За многие годы работы, расследуя аварии, не нажил себе врагов. Согласитесь, что при такой работе это удалось бы не каждому. Году в 1956-м Ивана Васильевича с почетом проводили на пенсию.

Вот и сданы государственные экзамены. Председатель государственной комиссии И. В. Апенкин сказал нам на прощание напутственные слова: «Рыбная промышленность набирает силу. Планы очень большие. Будет пополняться флот. Потребуются кадры плавсостава. Будут расширяться учебно-курсовой комбинат и рыбный техникум. Если у вас возникнет желание продолжать учебу, милости прошу: в перспективе намечается открытие курсов штурманов дальнего плавания и механиков второго разряда».

На выпускном вечере нам выдали по двести пятьдесят граммов спирта и по паре чехословацких полуботинок знаменитой фирмы «Батя». Мы сердечно попрощались с нашими преподавателями. Но через непродолжительное время встретились с ними снова: многие из нас решили продолжать свое образование.

Надо сказать, что, имея свидетельство судоводителя-двухсоттонника, я в то время чувствовал себя на ногах тверже, чем позже, получив диплом капитана дальнего плавания. В нас остро нуждались и с радушием встретили в управлении Камчатрыбфлота. Петра Литвишко сразу назначили вторым по-

мощником капитана парохода «Кура». Петра Шопырева — на ту же должность на «Орочон».

Меня направили матросом на пароход «Сима». Дело в том, что рабочие дипломы выдавались по достижении девятнадцати лет и выполнении плавательского ценза. Так вот, мне необходимо было «выплавать» этот ценз. Командовал «Симой» опытейший капитан А. А. Гринько. Туда же, на «Симу», попал и мой соученик по курсам Семен Вшивцев. Его, как имевшего стаж плавания, направили на судно вторым помощником. Семен перед началом учебы пришел из Канады. Там его судно стояло на ремонте шесть месяцев, и он уже был третьим помощником капитана. Надо объяснить читателю, что в то время при недостатке командного состава допускалось под гарантийное письмо капитана назначать членов экипажа на командные должности без диплома.

Но не суждено было Семену морячить дальше. Как-то «Сима» взяла на буксир катер типа «ЖК» чтобы доставить его в Корф. Но, выйдя на траверз мыса Кроноцкий, мы обнаружили, что буксир лопнул. Нужно было выбрать оборванный буксир и завести новый. Это произошло на вахте Семена Васильевича, в три часа ночи. Он находился на корме и руководил заводкой буксира. Держась рукой за орудийную башню, он ступил ногой на планширь и подавал команды. (Во время войны на судах флота, в том числе и на «Симе», на корме установили пушку. Ее сняли в 1945 г., а ограждение — намного позднее, в 1950 г., во время капитального ремонта.) Море штормило, накатывалась зыбь. Семен Васильевич поскользнулся и сорвался за борт. Сразу же по тревоге спустили шлюпку, под командованием третьего помощника Константина Тимофеевича Григорьева. Но поиски в темноте и при зыби результатов не дали. Так мы потеряли друга...

КУРСЫ ШТУРМАНОВ МАЛОГО И ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ

В декабре 1948 г. я был уже вторым помощником капитана на пароходе «Якут». Командовал им Александр Александрович Чеков. В рейсе отказал один из котлов, нас взяли на буксир и привели в Петропавловск. Здесь судно стали готовить для отправки на ремонт в один из китайских портов. Как раз в это время в учебно-курсовом комбинате приступила к занятиям вторая группа штурманов малого плавания. По моему заявлению и по направлению отдела кадров меня вновь зачислили на учебу.

В преподавательском составе комбината произошли изменения. Навигацию и лоцию теперь читал бывший командир подводной лодки, боевой офицер, прошедший Отечественную войну, Иван Петрович Бочков. За свой ратный труд он имел награды, в том числе два ордена Боевого Красного Знамени. Человек он был интересный. В военный флот попал в 1920 г. по комсомольскому набору. Окончил военно-морское училище, стал подводни-

ком на Северном флоте, прослужив там до конца войны. Позже окончил военно-морскую академию.

Штурманское дело Иван Петрович знал отлично, особенно здорово он составлял навигационные задачи, а прокладку на навигационной карте осуществлял просто великолепно. Красиво был проложен сам курс, каллиграфическим подчерком написаны цифры. В общем, глядя на такую работу, нельзя было не залюбоваться.

Добрую память оставил о себе преподаватель морской практики и эксплуатации флота Иван Николаевич Мутовин, уроженец нашего Петропавловска. Он начал плавать в АКОфлоте в 1929 г. матросом на первом АКОвском теплоходе «Охотск». Потом работал на судах Дальневосточного морского пароходства, окончил Владивостокский морской техникум. Всю войну ходил в порты США и Канады. Имея большой стаж плавания и опыт сложных и интересных рейсов, Иван Николаевич очень интересно излагал материал. Он также вел занятия по теории и устройству корабля.

Преподаватели относились к своим обязанностям очень ответственно и добросовестно. Да и флотское начальство поддерживало такое отношение материально. Зарплату преподаватели получали такую же, как и на той должности, на которой они трудились до прихода в комбинат, а за сверхурочную работу им доплачивали.

Среди курсантов группы штурманов малого плавания обращал на себя внимание невысокого роста черноглазый подвижный человек — Иннокентий Николаевич Косыгин. Уроженец рыбацкой Сероглазки, он рано связал свою жизнь с морем: в 1928 г. уже трудился матросом теплохода «Охотск».

С 1929 г. АКОфлот начал пополняться судами, сначала типа «Ительмен», а позднее — типа «лейк». В 1932 г. Иннокентию Николаевичу посчастливилось принимать участие в перегоне из Италии траулера «Гага» в должности матроса первого класса. В этой же команде кочегаром шел будущий начальник Управления тралового флота Петр Илларионович Анода. Погрузившись на поезд, экипаж через заснеженную Сибирь прибыл в Ленинград. На пассажирском теплоходе их доставили в немецкий порт Киль, откуда надо было добраться до Венеции, где их ожидала «Гага». Поезд пересек всю Германию с севера на юг, через Ганновер, Нюрнберг, Мюнхен. В Куфштейне ждали поезда на Венецию. Прибыв на место, от представителя агентства узнали, что «Гага» находится в Триесте на ходовых испытаниях. Через два дня она пришла в Венецию.

Надо ли говорить, что впечатления, полученные в поездке провинциальным пареньком, оказались незабываемы. А переход Суэцким каналом и заходы в крупнейшие порты мира! Следует отметить, что итальянские корабли построили отличное судно. Оно имело паровую машину и котел, работавший на угле. Каюты были отделаны ценными породами дерева. По приходу

«Гагу» приписали к Владивостокскому порту. Она вошла в состав Тралтреста, имевшего в 1932 г. несколько паровых траулеров. Промышляли они недалеко от Владивостока на знаменитой банке у острова Аскольд. Когда рыбные запасы в этом районе были подорваны, часть траулеров в 1934 г. перегнали в Мурманск через тропики под командованием капитана дальнего плавания Карла Павловича Эгги.

На «Гаге» Иннокентий Николаевич после организации в 1936 г. камчатского Тралфлота (вначале он назывался БАОЛом, а потом Морловом) прибыл в Петропавловск. До 1945 г. работал в Морлове на паровых траулерах боцманом и тралмастером. Перед назначением на курсы был штурманом, но без диплома.

Легко сказать — учись. А у Иннокентия Николаевича в это время семья насчитывала девять малышей! Время было голодное, действовала карточная система. Выручал огородный участок и хозяйство. Жил он в Сероглазке в частном доме. Зимой после пурги ходил на занятия по пояс в снегу. Никакой снегоочистительной техники в то время не было и в помине.

Наконец в 1947 г. сдан последний экзамен, и Иннокентий Николаевич с новеньким дипломом штурмана малого плавания вернулся в Морлов. В 1949 г. Камчатрыбфлот стал пополняться парусно-моторными шхунами финской постройки. Часть плавсостава из Морлова перевели в Камчатрыбфлот.

Иннокентий Николаевич получил в командование шхуну «Актиния». Этому судну не повезло с самого начала. Перегонял его с Балтики капитан Петр Илларионович Анода. При переходе в районе Командорских островов налетевший шквал сломал фок-, грот- и бизань-мачту. Судно нести паруса уже не могло. Восстанавливать мачты не стали, и шхуна ходила только под машинной. Иннокентий Николаевич командовал ею несколько лет. Поскольку он уже был опытным моряком, то дела у него шли хорошо. Судно ежегодно успешно справлялось с государственным планом грузоперевозок. Каждый год «Актинию» отмечали в управленческом приказе и, как правило, капитану и экипажу присуждали премию. Шхуна всегда имела опрятный вид, в надлежащем порядке содержались служебные, жилые помещения и грузовые трюмы. Потом Иннокентий Николаевич командовал шхуной «Энергия». У нее, в отличие от «Актинии», все паруса были целы.

В 1955 г. в Камчатрыбфлот из Финляндии поступил лихтер «Повенец» — четырехтрюмное судно с грузовыми паровыми лебедками, бравшее на борт около трех тысяч тонн. На него возлагали большие надежды. В работающую сельдяную экспедицию, как в Магадан, так и на восточный берег Камчатки надо было доставлять много бочкотары. Ее, как правило, грузили в одном из сахалинских портов, Находке или Николаевске-на-Амуре. Потом ее везли на «Повенец» в экспедицию.

К «Повенцу» один за другим подходили СРТ. На них отгружали бочки, соль, обручное железо и доски для сепарации. Экипаж «Повенца» работал, не считаясь со временем. Да к тому же еще надо было обеспечить действие судовых лебедок. Зачастую стоять на лебедках приходилось и самому Иннокентию Николаевичу. Ребят к себе в экипаж он подбирал работающих. Много лет работал на «Повенце» боцман Дима Птицын — здоровяк-парень, пользовавшийся среди экипажа заслуженным авторитетом.

Хоть «Повенец» и был грузовым, а не промысловым судном, зарабатывали на нем хорошо. Это достигалось за счет грузовых и лебедочных работ. Привлекала работа на «Повенце» ребят семейных, домовитых. Они обычно имели свои частные дома и огороды. Судно к закрытию навигации становилось в порт на зимний перестой. К началу навигации свежавыкрашенный «Повенец» был готов к приему груза. Так шел год за годом.

Дети росли, пришлось Иннокентию Николаевичу перестраивать родительский дом. В Усть-Камчатске он купил добротные длинномерные бревна. Доставляли их в Сероглазку на том же «Повенце». Когда все подготовили, разобрали старый дом и построили новый, на бетонном фундаменте. Дело это оказалось трудоемким, ушло на него все лето. В помощь пришлось нанять нескольких плотников.

Время неумолимо шло вперед. В 1965 г. Иннокентия Николаевича тепло проводили на пенсию. К этому времени он уже овдовел. Поехал к дочери в Вильнюс. Оттуда переписывался с друзьями, вспоминал старое, подводил жизненные итоги. Жизнь прожита не зря. Поднята на ноги большая дружная семья. Все дети получили образование, уважительно относились к родителям и друг к другу. Как видно, на ноги помог встать учебно-курсовой комбинат. Как не вспомнить своих преподавателей, дирекцию...

Стали судовыми механиками два сына. Хорошими у Иннокентия Николаевича оказались и зятья. Один из них, Михаил Иванович Дегтярев, после окончания Астраханского рыбного техникума связал жизнь с нашим полуостровом. В 1955 г. он окончил первые курсы штурманов дальнего плавания в том же учебно-курсовом комбинате. Командовал судами типа БМРТ в базе Океанического рыболовства, а сейчас уже находится на заслуженном отдыхе. Второй зять, старший механик Анатолий Лисов, долгие годы работал на судах Камчатрыбфлота. Сейчас также на пенсии.

Что отличало таких людей, как Иннокентий Николаевич Косыгин? То, что были они бесхитростные, честные и порядочные. Как стало не доставать этих качеств современным людям!

...В апреле 1978 г. газета «Рыбак Камчатки» сообщила, что старейший рыбак полуострова капитан Косыгин Иннокентий Николаевич ушел из жизни. Он похоронен на Вильнюсском кладбище. Мир праху твоему, труженик моря!

В июне 1949 г. мы окончили курсы штурманов малого плавания и отправились на работу в Камчатрыбфлот.

Запомнились мне такие эпизоды из тогдашней жизни. В то время процветал культ личности И. В. Сталина. Все заслуги приписывались «гениальному вождю и учителю». В декабре 1949 г. Сталину исполнилось семьдесят лет. Славословию в его адрес не было предела. К тому же шла борьба с «космополитизмом». В литературе и учебниках все изобретения и открытия приписывались русским инженерам и ученым. Дело доходило до смешного. С незапамятных времен сила ветра измерялась по шкале Бофорта. Самым сильным ветром — ураганом — считался двенадцатибалльный. Кто-то наперекор иностранцам выдумал свою шкалу, силу ветра по ней стали измерять до восемнадцати баллов. Правда, она долго не продержалась.

В физике существует такое понятие, как токи Фуко. Но их вдруг стали называть вихревыми токами. В науке мореплавания много интернационального: формулы по теории корабля, навигации, мореходной астрономии. За многие годы они отшлифовались, стали удобны для запоминания. Например, в мореходной астрономии использовался способ определения места судна по небесным светилам. Его случайно открыл английский капитан Сомнер, поэтому способ получил его имя. Но нашлись «исследователи», которые доказали, что задолго Сомнера этот способ предложил русский мичман Акимов.

Стало небезопасно хвалить какой-либо иностранный прибор.

Но, несмотря на все неурядицы, курсовой комбинат набирал силу. Увеличился набор курсантов. Флот стал пополняться трофейными судами, приехавшими из Германии. Они, правда, имели весьма почтенный возраст, так как были построены в 1918—1920 гг., и работали на угле. В связи с получением флота стала расти и потребность в кадрах. Имелась большая нужда и в специалистах для маломерных судов — судоводителях, механиках третьего разряда. С решением задачи их быстрого обучения тогда мог справиться только учебно-курсовой комбинат.

В 1953 г. начал расширяться район лова охотоморской сельди, стали организовывать промысловые экспедиции. В соответствии с требованиями Кодекса торгового мореплавания, для перехода в эти районы капитаны средних рыболовных траулеров должны были иметь дипломы штурманов дальнего плавания. В конце ноября 1953 г. комбинат набрал первую группу таких штурманов, а также группу механиков второго разряда. В группу судоводителей в составе тридцати двух человек входил и я.

Занятия начались в третьей декаде ноября 1953 г. С деньгами у нас, курсантов, было более-менее нормально. Платили нам по существовавшему в то время положению оклад с северными надбавками по прежнему месту работы. А вот с жильем было туговато. Размещались, где придется. По прошествии полугода на улице Ключевской построили два двухэтажных дома из

бруса, обшитых вагонкой. Многие курсанты получили в них хорошие по тому времени квартиры. Спустя полгода мы за свой счет провели водопровод.

Директором комбината в 1953 г. непродолжительное время был Юрий Бильевич Азимов. После него на посту директора находились Юрий Николаевич Серебренников и Лазарь Ефимович Гершеневич.

О Лазаре Ефимовиче следует сказать особо. В молодые годы он работал на судах Арктического пароходства, был механиком на ледоколе «Микоян», старшим механиком парохода «Степан Шаумян». Он любил дисциплину и порядок. Ввел для курсантов обязательное ношение форменной одежды, и нарушать этот порядок никому не позволялось. Но надо сказать, что ввел он эту форму по-умному. Отдать-то приказ легко, а вот как его будут выполнять, не каждого начальника волнует. Лазарь Ефимович заключил договор с Казанской швейной фабрикой, и форменная одежда — кители, брюки, шинели очень хорошего качества и, самое главное, по доступной цене — стала поступать для курсантов комбината.

Комбинат к этому времени переименовали в Школу усовершенствования кадров командного плавсостава Камчатского Совнархоза. Ее директором стал Ю. Н. Серебренников. Мореходную астрономию и навигацию преподавал В. Д. Аверин, теорию девиации магнитных компасов — Г. А. Васильев, морскую практику, теорию и устройство корабля — И. Н. Мутовин, электронavigационные приборы — Г. А. Зайканов. Замполитом школы работал Николай Илларионович Гладков.

Основным предметом у судоводителей была мореходная астрономия и навигация. Ее читал Василий Дмитриевич Аверин, бывший офицер, командир корабля. Он имел высшее образование и очень хорошо проводил лекции. Интересно вела занятия по истории КПСС А. К. Холоденко. Английский язык преподавал Павел Павлович Демидов, сын начальника Управления тралового флота.

Хочется вспомнить о некоторых моих соучениках. Среди поступивших на учебу в комбинат были и выпускники техникумов. Пусть читатели не удивляются: в то время выпускники рыбных техникумов получали дипломы штурманов малого плавания. На первые курсы штурманов дальнего плавания зачислили Надежду Васильевну Аверину.

Расскажу о ней подробнее. Все-таки, не так часто можно встретить женщину-штурмана.

Родина ее — Херсонская область, город Голая Пристань. Это старое моряцкое гнездо, родина моряков, рыбаков и китобоев. Здесь родились знаменитый капитан дальнего плавания А. И. Дудник, Герои Социалистического Труда гарпунеры Н. А. Пургин и П. А. Зарва.

Отец Надежды — Василий Иванович Логвиненко — был капитаном пассажирского судна Черноморского пароходства, мать — Надежда Алексеев-

на — работала на том же судне кастиляншей. Судно ходило по пассажирской линии Новороссийск — Сочи — Батуми. Летние каникулы Надя проводила на пароходе отца. С того времени у нее появилась мечта стать капитаном. Моррыбтехникум имелся в ее родной Голый Пристани. Но Наркомат рыбной промышленности запретил принимать туда девушек. Казалось, что это препятствие непреодолимо. Однако Надя проявила настойчивость и послала письмо-жалобу в Москву, в Президиум Верховного Совета СССР, председателю Клименту Ефремовичу Ворошилову. Через короткое время к директору техникума пришел документ, в котором говорилось, что в Наркомрыбпроме вопрос рассмотрен и решен положительно: прием девушек на судоводительское отделение разрешен. На первый курс зачислили несколько девчат: Надежду Аверину, Ольгу Сапрыкину, Нину Ольховскую, Елену Бардан, Марию Сорокину.

Время учебы пролетело быстро. Осенью 1949 г. группу молодых специалистов из Херсонского моррыбтехникума приветливо встречало руководство Камчатрыбфлота. Нужда в кадрах была большая: — в состав флота начала поступать трофейные суда из Германии.

Надежду Васильевну направили на пароход «Эскимос» третьим помощником капитана. К работе она относилась с большой ответственностью, и в 1952 г. стала уже вторым помощником. За хорошую работу ее направили на курсы штурманов дальнего плавания. Училась она легко, получала «четверки» и «пятёрки». Но вскорости заболел и умер отец — сказались фронтовые ранения. Пришлось вызывать мать к себе. В 1955 г. учеба завершилась, и Надежда Васильевна отправилась на флот. Но морячить ей долго не пришлось: заболела мать. Надежда Васильевна устроилась работать в Школу усовершенствования кадров командного плавсостава, потом поступила на заочное отделение Дальрыбвтуза. Работала преподавателем до 1980 г., до самой пенсии, а затем уехала на родину, где сейчас и живет. Переписывается с друзьями, вспоминает былое...

Окончил учебно-курсовой комбинат и Владимир Васильевич Король, тоже выпускник Херсонского моррыбтехникума. Это был высокий черноволосый мужчина. После курсов стал капитаном СРТ первого перегона «Кречет», находившемся тогда на плохом счету. Техническое состояние траулера было неважное. Но с приходом нового капитана Владимира Короля дела улучшились. Дали ему районом лова Кроноцкий залив, база сдачи располагалась близко. Организаторские способности у Короля были отменные. Его судно стали отмечать в приказах, как по Тралфлоту, так и по Министерству рыбного хозяйства. Наградили Владимира Васильевича именным секстаном, и судно стало получать грамоты и переходящие знамена. Через несколько лет Владимир Васильевич получил орден Трудового Красного Знамени.

Все шло хорошо. Из Германии пришел новый СРТМ «Командор», оснащенный новейшими электронavigационными приборами. Этот краса-

вещь-корабль Владимир Васильевич заслуженно получил в командование. Газета «За высокие уловы» чуть ли не каждую неделю освещала хорошую работу капитана и его команды. Жена Владимира Васильевича вырезала эти заметки, которых за годы накопилась целая книга.

Однажды Король взял отпуск и приехал в Севастополь. Здесь как раз организовалась База тралового флота. Зайдя туда на досуге, он встретил старых друзей, познакомился с руководством базы. Зная его как отличного рыбака, ему предложили перевестись в их контору, но сказали: «В нашем флоте нужны только визированные рыбаки. Но, поскольку нам известно, что вы хороший производственник, мы вас примем на работу. Только пришлите нам личный листок по учету кадров и производственную характеристику. А для ускорения дела запросите по почте ваше управление Тралфлота».

Король отправил письмо в Тралфлот. Но партком флота решил его не отпускать. Зная, что без визы его на новую работу не возьмут, парткомовцы дали ему плохую характеристику. Когда Владимир Васильевич зашел в севастопольское управление флота, он был обескуражен. Ему показали характеристику, присланную из Тралфлота. Характеристика была, как говорят, «ни рыба, ни мясо». Кадровик сказал ему: «Извините, Владимир Васильевич, но с такой характеристикой мы вас трудоустроить не можем. По этому документу вам визу не откроют».

И тогда решил Владимир Васильевич преподнести своим парткомовцам сюрприз, проучить их. Ему как раз было нужно по делам съездить в Москву. Он взял свой альбом с заметками, который ему собрала жена, и предъявил заместителю министра по кадрам. Замминистра был возмущен до глубины души и обещал разобраться. И разобрался!

По приезду в Петропавловск в Тралфлоте Короля встретили парткомовцы. По всему чувствовалось, что нахлобучку они получили основательную. Один из них начал укорять Владимира Васильевича: «Зачем же вы пожаловались такому высокому начальнику? Можно было разобраться здесь, в узком кругу. В общем, у нас были большие неприятности. Поймите и нас, ведь мы не хотели терять такого опытного капитана, как вы». Не стал Владимир Васильевич расстраивать руководство. Проработал еще года два, и только потом уехал в Севастополь.

Подобную вещь парткомовцы проделали и с другим нашим выпускником, Юрием Поликарповичем Агенко. Будучи в отпуске, он тоже присмотрел себе место в севастопольской Базе океанического рыболовства. В новой конторе также поставили условие о визировании и запросили характеристику. Но из управления Тралфлота прислали очень плохую характеристику, и Агенко в приеме на работу, естественно, отказали. Вернувшись на Камчатку из отпуска, он обратился с жалобой в горком партии. Только после вмешательства горкома характеристику переписали. Юрий Поликарпович послал

ее в Севастополь, и визу ему открыли. После получения вызова он уехал в Севастополь. Не знаю, жив ли и здоров ли Юрий Поликарпович сейчас, времени прошло уже много, связь с ним потерялась.

Примечательным человеком был и зачисленный на курсы Демьян Яковлевич Новоселов — рослый и очень симпатичный мужчина, обладавший неимоверной физической силой. О море он и не мечтал, так как жил в деревне. Родился в крестьянской бедняцкой семье, рано потерял родителей, и пришлось ему быть в работниках у богатого сибирского крестьянина.

Но наступил 1932 г. По Сибири прошла коллективизация. Хозяина Демьяна Яковлевича разорили, имущество и скот реквизировали, а семью сослали. Кажется, куда можно сослать дальше Сибири? Но большевики умудрились такое место найти. Отправили их на Крайний Север, в район вечной мерзлоты, в Игарку.

Остался Демьян Яковлевич без семьи и работы. Попал на комсомольскую стройку в Анжерку. Но на стройке ему не понравилось. В 1934 г. по-счастливилось завербоваться на Дальний Восток. Судьба забросила его в Дальгосрыбтрест, а оттуда — в Анадырь. После промыслового сезона выехал во Владивосток. А во Владивостоке Дальгосрыбтрест организовал курсы судоводителей до двадцати регистровых тонн валовой вместимости. Это низшая ступень судоводительской специальности. После окончания курсов он вернулся в Анадырь. Там женился, родились дети. А в 1948 г. Демьян Яковлевич приехал с семьей в Петропавловск и поступил на курсы штурманов малого плавания. Проучившись половину, он убедился, что дальше не потянет, и попросился, чтобы его зачислили во вновь организованную группу. Просьбу его удовлетворили. Вот так, в два приема, он прослушал полный курс и окончил учебу.

Получив диплом штурмана малого плавания, пришел в Траловый флот. Ему повезло: попал на выучку к такому известному капитану, как Илья Григорьевич Евстафиади на траулер «Гага». Трудолюбивый и исполнительный, Новоселов понравился Евстафиади. С приходом из новостроя новых СРТ Демьян Яковлевич получил назначение на «Чайку», впоследствии переименованную в «Красное Знамя». Рыбаком он оказался отменным, хорошо справлялся с государственным планом, неоднократно получал правительственные награды.

Вырастил Демьян Яковлевич двух сыновей и дочь. Все дети получили высшее образование. Незаметно подошла старость. После выхода на пенсию Демьян Яковлевич выехал на материк к детям. Связь с ним я также потерял, жив ли он теперь, не знаю.

Теперь расскажу об Иване Тихоновиче Доценко. Это был кудрявый немногословный мужчина, прошедший Великую Отечественную войну с первого до последнего дня.

Рано, еще с юности, он начал морячить в Черноморском пароходстве. Ходил на танкерах за границу. В 1941 г., с началом войны, был призван в действующую армию, служил в авиации. Поскольку военной специальности не имел, то направили его в ремонтные мастерские. С первых дней войны пришлось очень тяжело. Немцы имели большое превосходство в воздухе, пришлось отступать. К началу 1943 г. положение на фронте улучшилось, а после Сталинградской битвы стало ясно, что немцам от поражений уже не оправиться. Хотя и предстояли еще тяжелые сражения, но уверенность в победе крепла с каждым днем.

За участие в боях Ивана Тихоновича наградили орденами Красной Звезды и Отечественной войны второй степени, двумя медалями.

В начале мая 1945 г. война закончилась. В это время освобождалось много угнанных в неволю узников фашистских концлагерей. Иван Тихонович встретил среди них свою землячку с Кубани Аню. Полюбили они друг друга сразу, и осенью 1945 г. вместе поехали домой.

После войны жить было трудно. На семейном совете решили, что нужно отправляться на Север, что-то заработать и купить собственный домик. В послевоенное время нужда в кадрах, особенно на Дальнем Востоке, была большая. В крупных материковских городах действовали пункты по найму рабочей силы на Камчатку, Сахалин и Магаданскую область.

Летом 1946 г. Иван Тихонович с женой прибыли на Камчатку. Он начал работать боцманом на паровом траулере. В 1948 г. по распоряжению Камчатрыбпрома Ивана Тихоновича назначили на парусно-моторную шхуну «Креветка». Шхуну направили для обслуживания Пloverской моторно-рыболовной станции. Эта организация располагалась на Пloverской косе в бухте Провидения и имела базу в бухте Святого Лаврентия. На шхуну Иван Тихонович попросил зачислить поваром свою жену Аню. Осенью 1949 г. «Креветка» пришла в Петропавловск и встала на отстой на судовой верфь.

В 1950 г. при учебно-курсовом комбинате открылись курсы штурманов малого плавания. Поскольку Иван Тихонович зарекомендовал себя как хороший работник и имел большой плавцenz, то его одним из первых зачислили на них.

В 1951 г. курсы завершились, и Иван Тихонович получил назначение на должность второго помощника капитана СРТ. Поскольку он решил основательно освоить профессию рыбака, то взялся за это дело серьезно. В отделе кадров попросил назначить его к опытному капитану-промысловнику Павлу Егоровичу Алешкину, и в течение года постигал рыбацкую науку. Летом 1953 г. Иван Тихонович идет в Северо-Охотскую сельдяную экспедицию старшим помощником капитана СРТ.

Осенью 1953 г. Доценко зачислили на курсы штурманов дальнего плавания, которые он окончил весной 1955 г. После этого стал капитаном судов

типа СРТ, одним из лучших специалистов Тралфлота. В 1963 г. за успехи в работе получил высокую награду — орден Трудового Красного Знамени.

Но в это время заболела его жена Аня. Врачи настоятельно порекомендовали вывезти ее на материк, желательно, на Черноморское побережье. Поселились Доценко в городе Туапсе. Купили неплохой дом с участком на окраине города. Аня почувствовала себя лучше. Иван Тихонович к этому времени имел диплом штурмана дальнего плавания. Решил поступить в Новороссийский танкерный флот. Но здесь произошла осечка. При приеме на работу нужно было сдать аттестацию. А в этом флоте особое внимание обращали на знание английского языка, которым надо было владеть свободно, уметь оформлять грузовые документы. Ошибка при оформлении могла привести к большим убыткам. В пароходстве к этому подходили очень внимательно. Но, видя, что перед ними человек серьезный, имеющий награды, прошедший войну, сделали исключение. Приняли на работу боцманом и поставили условие: штурманом будет переведен после сдачи экзамена по английскому языку.

Иван Тихонович получил назначение на строящийся в Японии танкер «Мир» — большое судно грузоподъемностью двадцать пять тысяч тонн. К этому времени жена выздоровела и подарила ему сына и дочь.

Начались очень интересные рейсы на Кубу, в Южную Америку, Японию. Приходилось перевозить нефть и из Эмиратов в Скандинавию и европейские порты. В материальном отношении стало намного лучше. В заграничных плаваниях получали валюту, это давало возможность покупать за границей кое-какие вещи.

Подходило время выхода на пенсию. С оклада боцмана пенсия могла быть только около восьмидесяти рублей в месяц. В это время я отдыхал в Туапсе и навестил Ивана Тихоновича, озабоченного своим будущим. Сказал ему: «Не волнуйся! Поезжай снова на Камчатку, в Тралфлот. От твоих услуг не откажутся. Работал ты хорошо, оставил о себе добрую память. Тебе осталось доработать до пенсии два с половиной года. Время это пролетит незаметно, и пенсию хорошо заработаешь».

По приезде из отпуска я обратился к начальнику отдела кадров Тралфлота Алексею Александровичу Александрову и рассказал, что Доценко просится на работу. Тот сразу же вызвал инспектора и дал ему задание оформить вызов. Прошло три недели, и Иван Тихонович прибыл на Камчатку. Мы встретились с ним, по-дружески обнялись, вспомнили свои молодые годы, учебу в учебно-курсовом комбинате и многое другое.

Назначили Ивана Тихоновича старшим помощником на поисковый СРТМ. Быстро пролетели два с половиной года, и в отделе кадров Ивану Тихоновичу торжественно вручили пенсионную книжку. Пенсия по тому времени была высокая, сто двадцать рублей. А еще через неделю я уже провожал его на

самолет. На прощание Иван Тихонович сказал мне: «Не забуду то, что ты для меня сделал. Будешь в отпуске в Туапсе, всегда будешь у меня дома желанным гостем».

На этом и расстались. Больше встретиться нам не пришлось...

Хочу познакомить читателей с еще одним выпускником курсов штурманов дальнего плавания — Михаилом Григорьевичем Чекаленко.

В жизни Михаилу Григорьевичу пришлось пережить немало. Родился он 29 августа 1929 г. в селе Урзуф Донецкой области. Его отца, директора школы, забрали в одну из ночей 1937 г., и где он сгинул, в каком лагере, семья так и не узнала. Только много лет спустя власти выдали справку, что он погиб невинно и полностью реабилитирован.

В 1936 г. Михаил пошел в школу, а в 1941 г. окончил пять классов. Учиться дальше не пришлось: началась война. В 1943-м, когда немцев с Украины изгнали, образование можно было продолжить. И вот в 1945 г., окончив семь классов, он поступил в Мариупольскую школу мореходного обучения, находившуюся в ведении Министерства морского флота. В феврале 1947 г. занятия завершились, и всех будущих мореходов направили на Дальний Восток, в город Холмск, на Сахалин, в распоряжение Сахалинского морского пароходства.

Чекаленко получил назначение на пароход «Уссури» матросом первого класса. Капитаном на этом пароходе был Петр Порфирьевич Пионтковский — грамотный, требовательный судоводитель. Поучиться у него можно было многому. Потом судьба сведет Михаила Григорьевича с ним через несколько лет в камчатском Тралфлоте, где Петр Порфирьевич будет капитаном-наставником.

Глубокой осенью 1947 г. «Уссури» поставили на ремонт в Николаевске-на-Амуре. Надо сказать, что здесь располагалось одно из старейших мореходных училищ Дальнего Востока, в котором еще в шестидесятых годах девятнадцатого века получил свое первое морское образование прославленный флотоводец России Степан Осипович Макаров.

В конце 1947 г., на зиму при мореходном училище набрали группу штурманов малого плавания. Михаил Григорьевич и его товарищ решили, что время, пока судно стоит в ремонте, зря терять не стоит, и, получив разрешение отдела кадров пароходства, поступили учиться. К началу навигации 1948 г. учеба завершилась, и летом 1948 г. Михаил Григорьевич вернулся на «Уссури». Должность, правда, осталась прежней — матрос первого класса. Дело в том, что для получения рабочего диплома штурмана малого плавания необходимо было набрать еще немного плавательного ценза.

Но тут жизнь подкинула ему еще одно препятствие. В это время началась проверка плавсостава, да и не только его. Были заново отпечатаны личные листки по учету кадров, листки очень подробные — те самые, где нужно было подробно описать всю родню, чуть ли не до седьмого колена. При

малейшем сомнении или неясности закрывали визы. Даже такой бывалый моряк, как Петр Степанович Колесников, механик-универсал первого разряда, вдруг лишился визы. В 1948 г. его не пустили в Японию на «Симе». И Михаил Григорьевич не избежал этой участи. Подвела анкета — ведь отца осудили по печально знаменитой 58-й статье Уголовного кодекса. И 16 июля 1949 г. Михаила Григорьевича уволили из Сахалинского пароходства.

Вскоре, в августе 1949 г. он поступил в невельское Управление тралового и рефрижераторного флота Сахалинрыбпрома. Но невезение и на этом не закончилось. В марте 1952 г. для получения и перегона плавбазы с Балтики на Сахалин укомплектовали экипаж. Михаила Григорьевича зачислили в него на должность штурмана. Экипаж уже выехал во Владивосток, чтобы следовать дальше, на Балтику. Но, как это у нас часто бывает, в получении плавбазы Сахалинрыбпрому отказали, и морякам пришлось возвращаться на Сахалин.

Но тут судьба наконец-то смилостивилась и подкинула Чекаленко встречу с Иваном Николаевичем Мутовиным. Этого известного моряка Михаил Григорьевич знал раньше. В то время Мутовин был начальником морского агентства Камчатрыбпрома. Узнав, что Чекаленко по независящим от него причинам попал в сложное положение, он предложил ему поехать на Камчатку. «Работа для тебя найдется, — сказал Мутовин. — У нас пополняется Тралфлот».

Быстро оформили перевод, и в начале марта 1952 г. Михаил Григорьевич приехал в Петропавловск, где получил назначение на прибывший из новостроя СРТ № 386 старшим помощником капитана. А в ноябре 1952 г. он становится капитаном.

Дела у молодого капитана пошли хорошо. Летом 1953 г. за успешное выполнение государственного плана крайком ВЛКСМ выходит с ходатайством о переименовании СРТ № 386 в «Тихоокеанскую звезду». Просьбу уважили.

В конце ноября 1953 г. Михаила Григорьевича зачислили на курсы штурманов дальнего плавания в учебно-курсовой комбинат, который он успешно окончил в 1955 г. Затем Михаил Григорьевич продолжил работать на судах типа СРТ. А в 1959 г. его, как растущего капитана, назначают командовать пароходом «Анатолий Серов», на одно из лучших судов флота того времени.

В 1960 г. он становится начальником службы эксплуатации Тралфлота. Продолжая работать, в 1963 г. оканчивает заочное отделение среднего Петропавловск-Камчатского мореходного училища. В 1965 г. назначается начальником Охотоморской сельдяной экспедиции. В 1968 г. по решению обкома КПСС переведен на выборную должность заместителя начальника Рыбколхозсоюза по флоту и добыче. В 1980 г. после реорганизации союза перешел в службу капитана рыбного порта лоцманом. В 1999 г. в возрасте семидесяти лет Михаил Григорьевич ушел на пенсию, имея пятьдесят лет трудового стажа. За многолетний труд М. Г. Чекаленко награжден шестью правительственными наградами. Последняя — медаль «В ознаменование 300-летия Российского флота».

А вот еще интересные штрихи из трудовой биографии Михаила Григорьевича. В 1980 г., будучи в отпуске, он участвовал в перегоне сейнера «Асача» из Астрахани в Петропавловск через тропики. Обеспечивал безопасность перегона БАТМ «Соколово», капитаном на котором был Владимир Кузьмич Косолапов, сейчас уже находящийся на заслуженном отдыхе.

Как-то в разговоре с Михаилом Григорьевичем я спросил его, не собирается ли он выехать на материк, на родину. «Ни в коем случае! — ответил он мне. — Буду доживать свой век здесь. Ведь Камчатке отданы лучшие годы моей жизни. Здесь растут мои внуки».

Время неумолимо идет вперед. В 1953 г. нас зачислили на учебу тридцать два человека. Наша учеба завершилась в мае 1955 г. Сейчас из моих сокурсников в живых осталось только трое. Учебно-курсовой комбинат был первым учебным заведением на Камчатке, готовящим кадры для нашей рыбной промышленности, и его первые выпускники оказались теми людьми, которые стояли у истоков ее развития.

ПЕРВЫЕ ВЫПУСКНИКИ УЧЕБНО-КУРСОВОГО КОМБИНАТА

За долгую жизнь мне довелось встречаться и работать со многими интересными и достойными людьми. О каждом из них можно писать книги, и хочется, чтобы их помнили и сейчас. Как видит читатель, путь этих тружеников моря на капитанский мостик был очень трудным. Но они все преодолели. Конечно, помог им в этом учебно-курсовой комбинат Камчатрыбпрома.

Хочу познакомить вас еще с некоторыми его выпускниками. Один из них — Юрий Константинович Архипов. Я знаю его с 1939 г., мы вместе учились в школе № 4 на улице Советской, потом работали в Камчатрыбфлоте. Предлагаю вашему вниманию его воспоминания.

«Я уроженец Пензенской области. Родился в 1926 г. Область наша в то время считалась бедноватой, из нее в поисках счастья уезжало много народа. Так в начале 1937 г. завербовался на Камчатку и мой отец. В марте 1937 г. нас погрузили в товарный эшелон, в так называемые “телячьи вагоны”. Поезд имел среди народа название “Пятьсот веселый” и “Максим Горький”. Размещались мы на сколоченных из досок нарах.

Путь этот описан многими людьми, теми горемыками, кому пришлось его испытать. Ехали очень долго, поезд часто останавливался. Порой приходилось стоять целыми ночами у какой-нибудь станции. Наконец, в конце апреля прибыли во Владивосток. Там оформили все документы на проезд, прошли санитарную обработку и погрузились на пароход “Шатурстрой”. Перевозили нас в трюмах, на нарах. Через неделю прибыли в Петропавловск. На другой день к нашему борту ошвартовался пароход “Якут” и снял много

людей, которым надо было добираться на рыбокомбинаты восточного побережья Камчатки. Перешли на его борт и мы.

Через сутки с небольшим прибыли на рейд Жупановского рыбокомбината. Высадились со своими пожитками. Поселили нас в бараках, а кое-кому пришлось разместиться и в брезентовых палатках. Началась подготовка к путине. Застучали молотки и топоры. Ремонтировали и восстанавливали после зимовки пристани, разделочные столы. Поскольку мой отец был хорошим плотником, ему поручили набрать бригаду и построить магазин. За короткое время бригада это сделала. Отцу выдали 1 200 рублей зарплаты — очень большие по тому времени деньги.

Вскорости подошла рыба. Заработал рыбоконсервный завод. Во главе комбината стоял директор Тимофей Сергеевич Корниенко. Он пользовался очень большим авторитетом у рабочих. Привлекал для работы на заводе “вторых членов семей”, то есть жен. За это они могли сделать для себя консервы из головок или печени (в то время лососевые головки считались отходами производства). Это было большим подспорьем для каждой семьи. А мы, ребята, били острогами лососевую рыбу, буквально забивавшую все ручьи. С наступлением зимы стали ловить петлями зайцев.

Лето 1937 г. принесло новые беды: искали врагов народа, шли громкие процессы. Арестовали и нашего директора Тимофея Сергеевича Корниенко, обвинили его по 58-й статье. Как стало известно после, он погиб на допросе в НКВД, в Петропавловске. Очень жаль этого прекрасного человека.

...Путина прошла успешно, люди очень хорошо заработали. Осенью подошел пароход-снабженец, привез много продуктов. Поскольку люди стали денежные, то покупали продукты мешками и ящиками. Жизнь пошла лучше. В 1939 г. моя семья переехала в Петропавловск, отец купил дом на Партизанской улице. Учиться я пошел в школу № 4. Она только что отстроилась.

А 22 июня 1941 г. началась война. По городу прошли митинги. Объявили мобилизацию, а вскоре началась отправка на фронт.

В 1942 г. много судов пошло в Америку за грузом и на ремонт. На Советской улице, напротив тогдашней городской больницы, открылось агентство Морфлота. Через него комплектовали экипажи заходящих в порт пароходов. В июне 1942 г. мне исполнилось шестнадцать лет, и я решил пойти в море. Несмотря на возраст, меня сразу же приняли на работу. Получил назначение матросом второго класса на небольшой тихоходный сухогрузный пароход “Ковда”.

Члены его команды были людьми зрелого возраста, работали здесь по много лет. Еще до войны ходили в Сингапур, Шанхай, порты Японии. Многие еще в двадцатых годах трудились на шхуне “Михаил”, она же “Наркомпрод Брюханов”, под командованием капитана дальнего плавания А. И. Дудника. Матросы и кочегары дело свое знали. Боцман в возрасте за сорок, был очень

опытный. На судне чувствовалась строгость, но строгость разумная. Я и пришедшие со мной три матроса стали постигать флотскую науку. Знать следовало очень много. При наличии таких наставников мы все освоили за год и стали матросами первого класса.

В июне 1942 г. в балласте снялись в Америку. До порта Сиэтл шли целый месяц! Поставили судно в ремонт, простояли два месяца. Пришли мы, как в другой мир. По вечерам и ночам город заливали огни. Светились и крутились рекламы. Город чистый, в магазинах много продуктов, одежды. Принимаемая во внимание заработную плату рабочего, все это им было доступно. Улучшилось дело и у нас. Кормить стали по нормам заграничного плавания, на столе появились фрукты. Выдали хорошую робу: джинсовые куртки и брюки, меховые куртки. В общем, одели нас с ног до головы.

В ноябре 1943 г. мы стояли в Петропавловске. Меня сняли с “Ковды” и перевели кочегаром на большой пароход “Алма-Ата”. Его надо было перегнать в Америку, в Сан-Франциско, поставить в ремонт и оснастить для лова и обработки крабов. Но по пути нас завернули и послали на переоборудование в Портленд на реке Колумбия.

В середине 1944 г. нас направили по железной дороге в Новый Орлеан на перегон буксиров. Строили их на реке Миссури, в порту Сент-Луис. Буксиры по тому времени оказались очень красивыми и современными. Имели по две машины по четыреста сил каждая, очень хорошие жилые и служебные помещения. В общей сложности, этих буксиров в счет ленд-лиза построили пятнадцать штук. Сдавали мы их в порту Сиэтл. Один из таких буксиров — “Иван Сусанин” — летом 1945 г. передали в наш морской торговый порт. Его первым капитаном стал Константин Федорович Бородин.

После сдачи одного из буксиров (я участвовал в перегоне трех) меня назначили на владивостокский пароход “Моссовет”. Это произошло уже после окончания Великой Отечественной войны. Сходили в полярное плавание и после выгрузки на восточном побережье зашли в Петропавловск. Я решил списаться и остаться в Петропавловске, где у меня жили отец и мать. Поступил работать на номерной буксир машинистом.

В 1947 г. в учебно-курсовом комбинате Главкамчатрыбпрома организовали группу механиков-дизелистов третьего разряда. В нее меня приняли вольным слушателем, позже зачислили как работника Главкамчатрыбпрома и платили мне всего триста рублей в месяц. Направленные на учебу от Камчатрыбфлота получали около шестисот рублей, среднесдельно по занимаемой до учебы должности. В 1948 г. сдал государственные экзамены и получил назначение на учебное судно “Штурман” на должность второго, а потом и старшего механика. А в декабре 1953 г. при учебно-курсовом комбинате набрали группу механиков-дизелистов второго разряда. В нее попал и я. Учебно-курсовой комбинат уже стал набирать силу.

Мне хочется упомянуть о своих товарищах, тех, кто со мной эти курсы окончил. Вот, например, Владимир Дмитриев. Работал на шхунах старшим механиком. До войны прошел пять лет срочной службы на пограничном корабле “Воровский”. Его построили до революции в Италии как яхту с роскошной отделкой судовых помещений. В 1924 г. капитан Максимов перегнал его южным путем на Дальний Восток. “Воровский” много лет охранял наши границы. На нем служил и Почетный житель Петропавловска Сергей Венедиктович Тимонькин.

В этой же группе занимался Борис Мануилович Табашников, замечательная личность. Стаж работы на судах он имел приличный, трудился на сейнерах японской постройки “Авача”, “Виллой”. С начала Великой Отечественной войны служил в Хабаровске, в Краснознаменной Амурской флотилии. Уроженец Камчатки, Борис Мануилович имел первый разряд по лыжам. В то время в нашей стране проводились многокилометровые лыжные марафоны. Борис Мануилович участвовал в переходах Хабаровск — Николаевск-на-Амуре и Хабаровск — Чумикан. Демобилизовавшись, продолжал работу в Тралфлоте и Камчатрыбфлоте. Был старшим механиком на шхунах, судах типа СРТ, групповым механиком. Выйдя на пенсию, уехал в Краснодарский край. Но на пенсии долго не прожил, рано скончался.

Помню своих товарищей по курсам — Юрия Ивановича Шатунова, Анатолия Лисова, Николая Чернова, Юлия Николкина, Николая Плюшко. Помнятся прекрасные преподаватели — Белькинд, Каплан, Борисов, Яков Яковлевич Шапошников. Воспоминания мои об учебно-курсовом комбинате самые светлые. Учебно-курсовой комбинат дал мне, да и другим, путевку в жизнь. В то время комбинат сыграл решающую роль в обеспечении кадрами как транспортного, так и промыслового флота.

В 1965 г. я поступил и в 1966 г. окончил заочное отделение Петропавловск-Камчатского мореходного училища по специальности “Судовые силовые установки”. Когда по состоянию здоровья пришлось оставить работу на флоте, работал на заводе “Фреза” главным механиком, начальником отдела технического контроля и заместителем директора. Сейчас нахожусь на заслуженном отдыхе».

Дальневосточный добывающий флот пополнялся выходцами с Азовского, Черноморского и Каспийского морей. Черноморцы хорошо облавливали косяки рыбы аламаном — разновидностью кошелькового невода. Астраханцы хорошо знали как добычу, так и обработку рыбы, как рыбаки были неутомимы и азартны. Об их нравах и привычках хорошо написала знаменитая женщина-капитан А. И. Щетинина в своей книге «На морях и за морями».

Выпускники учебно-курсового комбината Александр Андреевич Кузнецов и Павел Егорович Алешкин — оба астраханцы. Прибыли на Камчатку в начале 1930-х гг. Начали работать в должностях матросов и неводчиков. За

достижение рекордных уловов оба были удостоены звания Героев Социалистического Труда. А. А. Кузнецов командовал СРТ «Север», а П. Е. Алешкин — СРТ «Полярник».

У Александра Андреевича с грамотой было плохо. Поступил он на курсы штурманов малого плавания в 1949 г. Проучился половину программы и почувствовал, что дальше не потянет, и попросил директора зачислить его во вновь набранную группу. Учиться Александру Андреевичу было очень тяжело, так как у него была большая семья — семеро детей.

Об Александре Андреевиче Кузнецове написал книгу наш камчатский писатель Н. В. Санеев, показал его жизненный путь, как он добивался высоких уловов, как организовывал работу экипажа. Александр Андреевич не таил от других своих рыбацких секретов, был готов поделиться ими с товарищами.

После выхода на пенсию он еще несколько лет работал в Тралфлоте. Потом уехал на родину, в Астрахань, где и скончался.

Не могу не рассказать еще об одном выпускнике — Михаиле Владимировиче Подригуле. Жизнь он прожил многотрудную. Перенес столько мытарств, что хватило бы на десятерых. Родился в 1924 г. на Украине. Пережил печально известные украинские голодовки, когда от голода умерло несколько миллионов человек. Работал в колхозе за мифический трудодень, никакой оплаты деньгами не получал. До призыва в армию в 1944 г. ходил в штанах, сшитых из домотканого холста. О том, что на свете существуют трусы и кальсоны, узнал только тогда, когда его призвали в армию, и старшина выдал их ему. Питался хлебом, испеченным из ржаной муки с примесью просяной шелухи. Наелся досыта нормального хлеба тоже только на службе.

В начале 1945 г. по ранению был демобилизован. Возвращаться домой и продолжать полуголодную жизнь уже не было ни сил, ни желания. А поскольку ему на руки выдали паспорт, которого колхозники не имели, то он стал вольным казаком.

Завербовался на Камчатку, в июне 1945 г. прибыл в Петропавловск. Поступил на пароход «Чавыча» кочегаром. Судно ходило на твердом топливе. Проработав четыре месяца, убедился, что с его здоровьем эту работу не осилить. Попросил капитана перевести его в палубную команду матросом. Просьбу его удовлетворили.

В 1949 г. он поступил в учебно-курсовой комбинат на курсы штурманов малого плавания. В 1950 г. курсы окончил и стал работать третьим помощником капитана на транспортах Камчатрыбфлота. В 1955 г. из новостроя поступили транспортно-холодильные суда. Михаил Владимирович получил назначение на одно из них, называвшееся «Плутон». Вскоре на таких судах начали осваивать выпуск баночной сельди. Сельдь закатывали в пятикилограммовые банки со специями. Эта продукция пользовалась большим спросом и хорошо оплачивалась. Среднесуточный выпуск достигал 2 500 банок.

Поскольку Михаил Владимирович был работником добросовестным, дела у него шли хорошо. Ежегодно справлялся с планом, как по выпуску продукции, так и по грузоперевозкам. В 1980 г. за долголетнюю и успешную работу на флоте Михаила Владимировича наградили орденом Трудового Красного Знамени. В это же время нашлись его наградные документы, которые считались безвозвратно утерянными. В торжественной обстановке в Доме культуры рыбаков Михаилу Владимировичу вручили два ордена Славы. Выйдя на пенсию, Михаил Владимирович уехал на родину, на Украину. Переписывался с друзьями по былым плаваниям. Они навещали его во время отпусков.

В 2001 г. газета «Рыбак Камчатки» сообщила, что ветеран флота рыбной промышленности Камчатки капитан Михаил Владимирович Подригуля скончался...

СРЕДНЯЯ МОРЕХОДКА

В 1957 г. по выполнении плавательного ценза я собрал заверенные справки о плавании и пошел к капитану рыбного порта с заявлением об обмене мне рабочего диплома штурмана дальнего плавания на диплом капитана дальнего плавания. Здесь на меня словно вылили ушат холодной воды.

Капитан рыбного порта вытащил из письменного стола документ и дал мне его прочитать. Это было циркулярное распоряжение Министерства рыбного хозяйства. В нем говорилось, что лицам, окончившим учебно-курсовые комбинаты и школы усовершенствования кадров командного плавсостава, дипломы капитанов дальнего плавания и механиков первого разряда следует выдавать только после обучения в среднем или высшем мореходном училище.

Но ведь это было сделать не так-то просто! Первые дни после получения этого циркуляра контора капитана порта напоминала развороченный улей: сюда тянулся народ, пошли жалобы в Москву, в министерство. Но хочешь, не хочешь, а распоряжение надо выполнять, и желающим получить дипломы пришлось снова поступать на учебу.

При Петропавловск-Камчатском мореходном училище в 1960 г. организовалось заочное отделение. Мне довелось поступить на него в 1962 г., когда мореходка, как говорят, уже твердо стояла на ногах.

Завучем здесь работал Михаил Васильевич Стрыгин, выпускник Астраханского технического института рыбной промышленности и хозяйства. Михаил Васильевич прошел войну, имел несколько боевых орденов. Человек он был серьезный и очень строгий. Проработал в училище до самой пенсии, а потом уехал в Томск.

Возглавлял училище начальник Юрий Иванович Камчатка — замечательный, сравнительно молодой человек. После окончания Дальневосточного высшего мореходного училища его направили на работу в Камчатрыбфлот

на пароход «Щорс» третьим помощником капитана. Но с морем вскоре пришлось расстаться. По распоряжению Камчатрыбпрома его направили преподавателем в мореходное училище. Руководство, убедившись, что Юрий Иванович проявляет очень большие способности, перевело его на должность начальника судоводительского отделения, а через полтора года он возглавил училище.

Хорошо преподавал Иван Егорович Савинский. Выпускник высшего военно-морского училища, он вел мореходную астрономию и навигацию. На учебном судне «Гоголь» Иван Егорович часто выходил в море в качестве руководителя практики. Здесь на ходовом мостике он учил курсантов правильно производить астрономические вычисления, приучая ребят к аккуратности в работе, подчеркивая, что в труде штурмана должна присутствовать точность, что она — залог успеха. При сдаче государственных экзаменов его ученики, как правило, получали высокие оценки. Работал Иван Егорович в училище очень долго, до самой пенсии.

Отличным преподавателем электрорадионавигационных приборов был Петр Григорьевич Кулагин. Заметным специалистом в мореходке считалась Ирина Антоновна Опарина. Она вела математику. Потом сама решила стать штурманом и капитаном. Поступила на заочное отделение. С ее знанием высшей математики учеба шла хорошо: полный курс мореходки она закончила за три года. Поступила матросом в Океанрыбфлот. Рейсы совершала интересные — в Новую Зеландию, на острова Фиджи и в Перу. Выплавав ценз, стала штурманом. Проплавав десять лет, перешла работать в один из черноморских портов.

Первым начальником заочного отделения была Любовь Ивановна Буторина. По совместительству она вела русский язык и литературу, пользовалась большим авторитетом среди преподавателей и курсантов. Продолжительное время завучем заочного отделения работала Лидия Петровна Николаева.

С 1961 г. в мореходном училище трудилась преподавателем химии и ихтиологии Клара Васильевна Герт — приветливая сероглазая женщина невысокого роста, уроженка нашего Петропавловска. Ее отец, Василий Тимофеевич Финашин, известный капитан промысловых судов в годы Отечественной войны, работал на судах Тралфлота. Клара Васильевна после окончания Астраханского рыбвтуза вернулась на родину, на Камчатку, и всю жизнь проработала здесь. Сейчас она уже на заслуженном отдыхе и продолжает жить в Петропавловске.

С 1960 по 1992 гг. проработала в мореходном училище Раиса Георгиевна Шубина. Как и Клара Васильевна, она закончила Астраханский рыбвтуз. Преподавала экономику рыбной промышленности и технику промышленного рыболовства. Сейчас она также находится на пенсии и живет в Петропавловске.

В Петропавловск к мужу приехала Валентина Григорьевна Валь. Ее муж плывал штурманом на транспортных судах, а потом стал капитаном СРТ «Корф» Управления тралового флота. Как судоводитель и промысловик он был на хорошем счету. А Валентина Григорьевна пользовалась большим авторитетом, как у коллег, так и у курсантов. Преподавала она в училище химию и до сих пор работает там же, только теперь ее место работы называется Камчатским государственным техническим университетом.

Надо сказать, что преподавательский состав очень ответственно относился к своей работе. Можно сказать, всю душу вкладывал в процесс обучения. Хотя и прошло уже много лет, но из памяти это не изглаживается.

Хочется отметить и некоторых моих сокурсников, тех, с кем я заканчивал заочную мореходку в 1965 г. Один из них — начальник Управления тралового флота Петр Илларионович Анода. Будучи юношей, он вместе с Василием Прокопьевичем Тимошенко поступил на работу во Владивостоке на пароход «Ительмен». Поскольку ребята они были очень юные, их взяли дневальными: Аноду — в кочегарский кубрик, а Тимошенко — в матросский. Так получилось, что через пару лет П. И. Аноду перевели в кочегары, а В. П. Тимошенко — в матросы. В 1932 г. Петру Илларионовичу посчастливилось вместе с Иннокентием Николаевичем Косыгиным участвовать в перегоне из Италии во Владивосток через тропики рыболовного траулера «Гага». Прошли годы. Все они стали капитанами, пройдя обучение в курсовых комбинатах. Василий Прокопьевич завершил трудовой путь штурманом-девиатором морского рыбного порта.

Окончил это училище и Вячеслав Харитонович Федосеев. До прихода в 1952 г. в Камчатрыбфлот он служил боцманом в военно-морском флоте на лидере «Тбилиси» во Владивостоке. Как хорошего работника, его направили на курсы штурманов малого, а потом и дальнего плавания. Работал капитаном СРТ, а потом несколько лет трудился лоцманом рыбного порта. Имел ряд правительственных наград, как за боевые подвиги, так и за трудовые заслуги.

В нашей группе учился и Георгий Иванович Осьминин — очень удачливый рыбак, долго работавший в Тралфлоте капитаном СРТ и СРТМ. За высокие уловы он получил высокую правительственную награду — орден Ленина. Довелось ему в должности капитана перегонять траулер через тропики в Петропавловск.

Вот такие замечательные люди преподавали и учились в нашем мореходном училище.

Долгие годы преподавал морскую практику и другие науки сначала в Петропавловском моррыбтехникуме, а потом в средней мореходке незабвенной памяти Яков Яковлевич Шапошников. Это была очень интересная личность. Взять хотя бы то, что он участвовал в первом рейсе советского парусника «Товарищ» из Мурманска в Аргентину.

На уроках морской практики он говорил: «Все вы станете вторыми помощниками капитанов. В ваши обязанности будет входить грамотное руководство погрузкой судна, прием груза, оформление документов на него, доставка его в целости и сохранности в порт назначения, оформление бумаг на сданный груз. Но вас, как грузоперевозчика, на этом пути подстерегает большая опасность: хищения и порча. Груз может испортиться по независящим от вас причинам, но хищение может произойти, когда вы будете невнимательны или не проявите должной предусмотрительности».

Яков Яковлевич показывал нам небольшую книжку Ротермунда, называлась она «Перевозка грузов морем». В этом пособии описывалось, как может быть похищен груз, казалось бы, из неповрежденного места. Например, указывалось, что перевозимое в дубовых бочках дорогое вино может быть украдено незаметно для неопытного глаза. Для этого на бочке осаживается один обруч. На этом месте коловоротом просверливается отверстие. Бочка кладется на бок, и вино выливается в подставленное ведро. Отливается вина немного, чтобы не бросалось в глаза его отсутствие. После обруч осаживается на место. Пояснялось, как распознать поврежденное место груза.

Книга была, естественно, занятая. Но Яков Яковлевич сразу предупредил: «Она у нас в Союзе не издается. Ее даже признали вредной по той причине, что воровство, как таковое, может быть только в странах капитала, за рубежом. А у нас в стране, строящей коммунистическое общество, воровства не может быть вообще. Все это пережитки проклятого прошлого. Вам самим это надлежит проверить на практике». При этих словах Яков Яковлевич многозначительно улыбался.

На практике мы, конечно, столкнулись с тем, что воровство процветало и у нас — на судах, складах и во время транспортировки со склада на борт парохода. И это в то время, когда за воровство давали большие сроки тюремного заключения.

Вот один пример. В 1945 г. моряки парохода «Чавыча» выехали на склад получать продукты питания. Среди них был матрос Ванюшка Егин, носивший прозвище «фартовый парень». Он сумел во время получения продуктов похитить мешок сахара и обменять его на бутылку спирта, но был разоблачен бдительным завпродом. За эту аферу Ванюшку осудили на десять лет тюрьмы как закоперщика и организатора кражи. Два его подельника-матроса получили по пять лет, и все заработали еще по пять лет поражения в правах. Так на практике к нам пришло убеждение, что голодный человек ворует и будет воровать, несмотря на то, что строит коммунистическое общество.

Пришлось столкнуться в работе и с таким интересным явлением. На пароходах россыпью перевозили уголь и соль. При выгрузке судовые и береговые тальманы вели счет грузовых сеток. А для того, чтобы правильно определить вес сданного груза, надо было установить вес одной сетки. Для этого

производили контрольный провес. От неправильно взятого за основу контрольного веса могла образоваться большая недостача груза. Из-за этого на одном судне у молодого второго помощника при выгрузке на рыбокомбинате обнаружилась нехватка ста тонн соли. Все это произошло только потому, что контрольный провес сделали неправильно.

По такой же причине случался и «избыток» груза. Умельцы-грузчики создавали его очень просто. Они, понятное дело, были заинтересованы, чтобы им заплатили за работу как можно больше. Контора оплачивала их труд по справке за переработанный бригадой груз. А бригада действовала по очень простой схеме. Работали грузчики в трюме, насыпали лопатами в грузовую сетку уголь или соль. У комингса люка появлялся бригадир и спрашивал у работающих грузчиков: «Как, ребята, дела?», — и в это время дотрагивался рукой, например, до козырька кепки. Этот неприметный жест служил командой: «Грузить в сетку как можно больше». Делался контрольный провес. Ничего не подозревающий грузополучатель соглашался с этим. В результате вес полученного груза оказывался больше реального. И все были довольны: грузчики получали свои деньги за переработанный сверх нормы груз, грузополучатель приобретал «бесплатные излишки». Документы, как правило, подписывались без сучка и задоринки.

Но такая схема порой давала сбои. По рассказу старшего механика парохода «Якут», в 1940 г. на этом судне вторым помощником капитана был А. М. Гречищев. Работая описанным методом, он сумел добиться приличного «запаса» выгружаемой соли. Пришли в конечный пункт выгрузки — в бухту Южная Глубокая. Выгрузка уже закончилась (по документам), а в трюме еще оставались около ста тонн «лишней» соли. Полагая, что грузополучатель с удовольствием подпишет ему коносамент, имея в наличии лишний груз, Гречищев глубоко ошибся. Получатель при оформлении документов заявил, что лишняя соль ему не нужна. «Нам ее и так девать некуда, — сказал он. — Так что делай с ней, что хочешь». А ведь надо освобождал трюмы под другой груз, а значит, избавляться от соли. Вот и пришлось Гречищеву унижаться и уговаривать снять соль — чуть ли не стол накрывать несговорчивому грузополучателю. С большим трудом дело было улажено...

Как-то в беседе с одним старым моряком — Олегом Викторовичем Лаврентьевым, я услышал от него о не менее интересном методе решения этой задачи, не требующем больших усилий. Впрочем, сейчас им пользуются сплошь и рядом, даже на обычных рынках. «Меня научил этому способу один старый завскладом, — рассказывал Олег Викторович. — Я подкручивал баланс весов. И при контрольном провесе сетки у меня весы показывали вес больший, если мне это было выгодно. Проверить меня можно было только в том случае, если взять несколько клейменных гирь и взвесить их на весах. Плавая два с половиной года по Охотскому побережью, я ни разу не имел

недостачи соли, пользуясь таким методом. Разоблачил меня один опытный пожилой грузополучатель. Он взял несколько гирь, взвесил на весах и вывел меня на чистую воду. Баланс весов подкрутили, и весы стали работать, так как им и было положено».

Работать вторым помощником было очень трудно. Мешала нам неопытность и излишняя доверчивость. Много пришлось набить себе шишек. Но с течением времени накапливался опыт, появлялись знакомства, налаживались личные контакты, все входило в нормальную колею. Надо иметь в виду и еще одно обстоятельство. Премия команде за выполнение плана грузоперевозок выплачивалась, как правило, при условии, что нет недостачи и порчи груза. Достигалось это на тех судах, где был опытный второй помощник и добросовестные тальманы. Асами этого дела считались известные вторые помощники — Семен Васильевич Чуприна, Андрей Матвеевич Пасько, Павел Васильевич Бычков. Это были «тертые калачи». Работая с такими помощниками, капитаны всегда были спокойны.

ПОМПОЛИТ ГЛАДКОВ

Тех пор, как я начал печатать в газетах рассказы о людях нашего города, о рыбаках, об учебно-курсовом комбинате, у меня дома начали раздаваться телефонные звонки. Звонят товарищи, помогают уточнить детали былого, узнают в рассказах себя или своих родственников, сослуживцев.

После того, как в одном из рассказов я упомянул о замполите Школы усовершенствования кадров командного плавсостава Николае Илларионовиче Гладкове, позвонила его дочь. В беседе выяснилось, что она родилась в Петропавловске в 1946 г., здесь окончила среднюю школу, а после — университет в Москве. Работала в Камчатском пароходстве.

После нашего знакомства я сказал Галине Николаевне, что знаю Николая Илларионовича с 1942 г., с той поры как учился в шестом классе средней школы им. Л. Н. Толстого. Николай Илларионович работал в ней физруком и военруком. Был он видным мужчиной, с густыми волнистыми черными волосами, атлетического телосложения. Любо-дорого было смотреть, как Николай Илларионович работает на турнике. Кроме того, он очень красиво ходил на лыжах, имел первый разряд. Имел еще и первую категорию по шахматам. Мы, пацаны, смотрели на него с большим уважением. Надо сказать, что мальчишки всегда уважают мужчин ловких и сильных.

После 1943 г. мне пришлось оставить школу, и встретил я Николая Илларионовича уже в 1947 г., когда работал матросом на пароходе «Сима». Летом, в июне, у трапа появился Николай Илларионович. Я обрадовался, спросил: — Николай Илларионович! Какими судьбами?

— Да вот, направили к вам, на «Симу», помполитом. А ты чего здесь делаешь?

— А я, Николай Илларионович, окончил курсы судоводителей-двухсоттонников и сейчас набираю плавательный ценз для получения судоводительского диплома.

Узнав это, Николай Илларионович с юмором спросил:

— Значит, ты ученый матрос?

— Выходит так, — ответил я ему.

— Теперь буду я у тебя учиться.

Я посчитал это шуткой, но Николай Илларионович сказал серьезно:

— Ты не думай, что я шучу. Ведь я человек сухопутный. А чтобы быть моряком, надо знать многое. А я знаю только два слова — палуба и трап. Так что не хочу быть белой вороной, а хочу стать с вами на равных.

Расскажу о Николае Илларионовиче подробнее. Родился он в 1905 г. на Ставрополье. Учился в гимназии, которая потом стала называться средней школой. Любил читать, увлекся романами Джека Лондона. В 1930-х гг. активно осваивался Дальний Восток. Нужда здесь в людях, тем более, молодых и грамотных, была большая. В 1932 г. он добрался до Владивостока, а оттуда на пароходе «Томск» и до Петропавловска.

Красавица Авачинская губа, дымящиеся вулканы, заросли зеленого безразья, ручьи, кишасшие рыбой, сопки, покрытые густым лесом, чудесный воздух покорили его. Заметив его спортивную фигуру, определили физрук-ком в школу им. Горького.

Зимой в городе выпадало много снега. После снегопада объявлялся аврал: убирали снег с деревянных тротуаров, и постепенно они становились похожи на траншеи. По улицам двигались собачьи нарты. С наступлением зимы люди повсеместно увлекались лыжами. Город наш в то время хоть и был маленьким, но имел несколько спортивных обществ: «Динамо», «Дальневосточный строитель», «Связист» и другие. Почти каждый выходной на Култучном озере проходили лыжные соревнования. Уж что-что, а лыжи на Камчатке любили всегда.

В 1936 г. Николай Илларионович побывал в отпуске. Там познакомился с симпатичной девушкой, библиотекарем, уроженкой города Бодайбо. В этих местах добывали много золота. Закончился отпуск, и Николай Илларионович привез молодую жену в Петропавловск. Жена его, Надежда Игнатьевна, стала директором Петропавловского музея. Перед началом войны ее как знающего и старательного работника направили работать в горком партии. Осенью 1941 г. там же трудился и Николай Илларионович.

Но правду говорит русская пословица: «От сумы и от тюрьмы не зарекайся». В учреждении на стене висела карта Советского Союза, на которой флажками отмечали линию фронта. Эта линия угрожающе продвигалась к Харько-

ву. Сотрудники, стоя у карты, обсуждали положение. Один из них спросил Гладкова, как тот оценивает ситуацию. И он простодушно ответил, что положение складывается угрожающее. Наступление немцев проходит стремительно, не исключена возможность, что Харьков могут сдать.

Через неделю наши войска действительно оставили Харьков. А еще через пару дней Николая Илларионовича арестовали и поместили в одиночную камеру. Ему предъявили чудовищное обвинение: распространение пораженческих слухов. За это грозила 58-я статья. Самая малая кара по ней — десять лет лагерей.

Его жена Надежда Игнатьевна стала писать жалобы в Москву на имя Сталина. Наивно полагать, что Сталин читал ее письма. Но, очевидно, порядочным человеком оказался тот, кто работал в его секретариате. Прошло шесть недель, и работники НКВД получили из Москвы телеграмму с приказом освободить Николая Илларионовича. Мало того, ему еще заплатили за время нахождения под стражей. Это был из ряда вон выходящий случай!

Но вернемся к нашей с ним встрече на «Симе». Судно начало погрузку. Я приступил к приему груза в третьем трюме. Начал «учебу» и Николай Илларионович: «Давай, рассказывай, как должна быть правильно организована погрузка». Я ему объяснил, что груз подается на борт с предъявлением погрузочного ордера. А я, матрос-тальман, принимаю его от береговых тальманов согласно этому ордеру по маркам. К тому же я должен следить, чтобы погруженное место правильно уложили в трюме. А еще нужен коносамент на перевозимый груз. Когда груз после перевозки будет сдан получателю, то этот коносамент должен быть подписан.

Николай Илларионович стал изучать устройство судна. Он спрашивал меня, как называется то или это, а я ему охотно отвечал, что это — бимс, а это — комингс, а это — планширь, а это — контрфорс и так далее. Человек он был грамотный, и учеба у нас пошла, как по маслу. В довершение я дал ему учебник морской практики и навигации Н. Сакеллари.

Надо сказать, что работать на судах было тяжело. Прошло всего два года, как завершилась кровопролитнейшая война. При карточной системе питание на судах было плохое. Команда еще занималась и самовывозкой. За грузовые работы рыбокомбинаты, правда, платили, но самое главное, выделяли нам рыбу.

С вступлением в должность Николая Илларионовича активно заработал судовой комитет, все моряки стали членами профсоюза. Новый помполит старался хоть как-то облегчить тяжелую работу экипажа, хотя бы морально. Он организовал шахматный радиотурнир среди судов Камчатрыбфлота. В то время на транспортных судах часто перевозили пассажиров. Среди них встречались и журналисты, и писатели. Николай Илларионович всегда организовывал встречи с ними. Еще он прекрасно знал поэзию, великолепно читал

Якова Надсона, Апухтина и Сергея Есенина, был очень интересным собеседником. Мне приходилось работать со многими помполитами, но такого душевного и порядочного человека встречать больше не приходилось.

Прошло немного времени, меня перевели на танкер «Херсонес». Мы пошли во Владивосток, и с Николаем Илларионовичем мне пришлось расстаться. Потом он работал инструктором политотдела. А осенью 1953 г. стал расширяться учебно-курсовой комбинат: набрали больше учащихся, нужно было укрепить руководство, и Гладкова назначили туда замполитом. Увиделся я с ним в ноябре 1953 г., когда поступил на курсы штурманов дальнего плавания. Встретились мы очень тепло.

Надо сказать, что выбор именно Гладкова на эту должность был более чем удачным. Он успешно работал несколько лет. При встрече со мной часто называл меня по-старому — «ученый матрос», хотя я уже давно стал капитаном. Я понимал, что это шутка, и не обижался.

Все шло у Николая Илларионовича хорошо. Но в 1960 г. случилось несчастье: отдыхая в Сочи, он внезапно скончался. Ушел из жизни прекрасный, душевный человек... А жена Николая Илларионовича — Надежда Игнатьевна и дочь Галина Николаевна и сейчас живут на Камчатке, и уезжать из Петропавловска не собираются.

СТАХАНОВЕЦ-ДВАДЦАТИПЯТИТЫСЯЧНИК

Хочу рассказать об одном человеке, знатном рыбаке и одном из первых стахановцев Советского Союза. Впервые я увидел его в столовой рыббазы на Моховой в 1941 г. Мне в то время было тринадцать лет. Я обратил внимание на высокого черноволосого мужчину в темно-синем флотском кителе. На груди его сиял орден Трудового Красного Знамени. Мы, несколько мальчишек, пришедших пообедать, не сводили с него глаз. Вскоре мы узнали, что это новый начальник Морлова Георгий Яковлевич Ермошкин, а орденом он награжден за большие заслуги в деле организации добычи рыбы на Каспийском море.

Георгий Яковлевич Ермошкин родился 11 мая 1904 г. в селе Бахтимир Икрянского района Астраханской области, в семье рыбака. С начала 1919 г. он работал матросом на рыбодобывающих судах, в 1926 г. был призван в Красную Армию, а в 1928 г. демобилизовался и поступил рабочим в литейный цех астраханского судоремонтного завода имени Третьего Интернационала. Там стал кандидатом в члены ВКП(б). Осенью 1929 г. его по партийному набору в счет «двадцатипяти тысячников» мобилизовали на коллективизацию рыболовецкого населения Прикаспия. Так он стал председателем колхоза имени Карла Маркса и работал на этой должности до 1934 г.

В 1935 г. по личной инициативе вышел на Каспии на двух парусных судах за кромку льда на промысел тюленя и рыбы. Лов рыбы был подледным. За

эту инициативу его наградили орденом Трудового Красного Знамени и грамотой Облрыбколхозсоюза. По этому поводу в одной из рыбацких газет были опубликованы стихи, из которых мне запомнились такие слова: «Почин Ермошкина войдет в историю!»

В 1937 г. Георгия Яковлевича, как стахановца и знатного рыбака зачислили в московскую Промышленную академию имени Сталина. Промакадемия работала до декабря 1940 г., когда ее закрыли, а Ермошкина направили на Камчатку в качестве директора Морлова.

Прибыв на полуостров, он убедился, что Морлов с планом добычи рыбы за 1940 г. не справился. Этому способствовал ряд объективных причин. База Морлова еще только сооружалась. На отведенном месте были построены засольный и сетеповивочный цехи, деревянные причалы, кузница, шлюпочная мастерская, гараж, сельхозферма. На косогоре поставили столовую, бараки для проживания людей.

К началу 1941 г. флот Морлова имел шестнадцать промысловых судов: семь паровых тральщиков — «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Гага», «Палтус», «Топорок», «Лебедь», четыре сейнера калифорнийского типа — «Авача», «Виллой», № 1 и № 2, два дрефтера — «Ударник» и «Стахановец», три разведчика — «Нептун», «Сатурн» и «Юпитер». С началом войны сейнеры «Авача» и «Виллой» передали Тихоокеанскому флоту.

Прибыл Георгий Яковлевич на свое новое место работы, в Петропавловск, в июне 1941 г. А через несколько дней началась Великая Отечественная война. Первое знакомство с людьми, с базой Ермошкина не обрадовало, но и не разочаровало. Все следовало делать заново. Но было видно, что люди строили основательно, не тят-ляп. Хорошо работал сетевязальный цех, шил тралы, дрефтерные сети. На строительстве рабочих шлюпок для сейнеров замечательно трудились судовые плотники Е. и Д. Константиновы. Успешно действовали кузница и стройцех.

Нельзя не упомянуть и других тружеников, работавших на судах Морлова, — неводчиков Павла Егоровича Алешкина, Александра Андреевича Кузнецова, ставших в дальнейшем Героями Социалистического Труда; неводчика Николая Парфентьевича Пинчука, положившего начало дневному лову сельди кошельковым неводом. Добрым словом Георгий Яковлевич вспоминал капитанов паровых траулеров Павла Матвеевича Иванова и Владимира Михайловича Неклюдова.

В большинстве своем люди, работавшие на базе Моховая, прибыли сюда по вербовке. В основном это были уроженцы Астрахани, земляки Георгия Яковлевича. Дело они разумели и, главное, знали, куда и зачем ехали. Плохо было то, что Морлов не имел ни одной плавбазы. Это, конечно, сдерживало лов рыбы. К тому же траулеры и сейнеры часто отвлекали для перевозок на рыбокомбинаты и на переброску пассажиров. Сдерживало промысел

еще и то обстоятельство, что порой не хватало угля и нечем было забункеровать судно, чтобы отправить его на лов.

В начале войны разведчики облавливали район Авачинского залива, доходили до мыса Лопатка. В основном добывали переметами и удочками на поддев треску. По воспоминанию участника этих рейсов Бориса Мануиловича Табашникова, этот труд был поистине каторжным, особенно лов удочками на поддев. Удочки натирали руки, и через несколько дней ладони трескались, причиняя нестерпимую боль. Никакие мази не помогали. Сдавали улов базу Моховую. Здесь из тресковой печени вытапливали жир, шедший на лечение выздоравливающих воинов в госпитали.

Во время войны Морлов поставлял камбалу и треску в магазины и столовые города по доступной цене и в неограниченном количестве. А вот лососевая рыба в то время отпускалась по карточкам.

Постепенно работа предприятия наладилась. Георгий Яковлевич Ермошкин был хорошим организатором. Благодаря этому Морлов, вплоть до окончания войны, всегда выполнял государственный план. Георгия Яковлевича в 1943 г. наградили орденом «Знак Почета», а позже и медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

В конце войны неожиданно заболела жена Георгия Яковлевича. Врачи вынесли заключение: ей необходимо сменить климат. К осени 1945 г. Ермошкин получил перевод на материк. Здесь тоже была большая нужда в кадрах, поэтому перевод дали без возражений. Назначили Георгия Яковлевича в Крымскую область директором Ялтинского морзверьзавода. Работал он хорошо, пользовался большим уважением как среди рабочих рыбозавода, так и среди руководства Крымской области.

Но хоть война уже и окончилась, время было очень тяжелое. В течение двух лет в стране случился неурожай. Карточную систему пока не отменяли. Наоборот, усилили борьбу с расхитителями продовольствия. В 1947 г. в Ялте установили факты нецелевого расходования финансовых средств и рыбопродукции. Решением Крымского областного суда Георгия Яковлевича уволили с работы, осудили на десять лет и исключили из рядов ВКП(б). Его жалобы во все инстанции результатов не приносили. Пришлось ему томиться в тюрьме. Удручало еще то, что жена болела, и помочь ей он ничем не мог.

Наконец в 1953 г. дело пересмотрели. Решением того же Крымского областного суда его первоначальный приговор был отменен. Георгия Яковлевича освободили из-под стражи, восстановили в партии и на работе. Несмотря на то, что справедливость восторжествовала, морального удовлетворения ему это не принесло. Ведь ни за что он столько лет провел в тюрьме. Но надо было думать, как жить дальше. Решил снова ехать на Камчатку, зарабатывать пенсию. На просьбу в Минрыбпром трудоустроить его на Камчатку возражений не последовало, и осенью 1953 г. Георгий Яковлевич снова ступил на

камчатскую землю с направлением на работу в Управление тралового флота в качестве капитана-наставника. Потом трудился начальником Северо-Охотморской сельдяной экспедиции. Постепенно жизнь наладилась и вошла в нормальное русло. В управлении флота Георгий Яковлевич пользовался большим уважением и авторитетом.

В конце 1957 г. подошло время ухода на пенсию. Поселиться Георгий Яковлевич решил на Дальнем Востоке, в городе Благовещенске. Здесь жене по наследству от родителей остался частный дом. В нем они и поместились. Место оказалось хорошее. По соседству располагался дом престарелых.

Через несколько лет Георгий Яковлевич убедился, что содержать собственный дом тяжело. Зимы в тех краях суровые, на приобретения топлива расходуется много средств. На семейном совете решили дом предать государству, а самим поселиться в доме престарелых.

Жизнь продолжалась. Флот пополнялся новыми судами. Сначала стали подходить суда типа СРТ. Потом из Польши начали поступать прекрасные плавбазы. Глядя на это, радовалось сердце старого рыбака. Да и как было не радоваться? Быстроходные суда работали на жидком топливе, были оснащены современными рыбопоисковыми приборами, снабжены прекрасным оборудованием. Частенько писал Георгий Яковлевич о своих впечатлениях в нашу рыбацкую газету «За высокие уловы», поздравлял рыбаков с заслуженными наградами. В это время я работал лоцманом в рыбном порту. Георгий Яковлевич писал своим бывшим капитанам плавбаз нам в портнадзор.

Однажды получили от него интересное письмо. Ермошкин рассказывал, что его как-то допекли жившие там женщины: «Вот ты, Георгий Яковлевич, говоришь, что ты моряк. А почему формы-то морской у тебя нет?» «А ведь, действительно, у меня морской формы нет, — писал он. — Не можете ли вы мне ее приобрести?»

Безусловно, на просьбу Георгия Яковлевича мы откликнулись сразу. Обратились в профком Тралфлота. Председатель профкома, отзывчивый мужик, сказал: «Если вы знаете размер одежды Георгия Яковлевича, то возьмите форму в ателье мод на улице Ленинской. Деньги выделим». Мы приобрели куртку и брюки 54-го размера, послали ему. Через неделю получили ответ от Георгия Яковлевича. Он писал, что очень доволен подарком и благодарил, что так быстро откликнулись на его просьбу. Теперь, по его словам, постояльцы дома престарелых убедились, что он действительно был моряком, когда появился в новой морской бостоновой форме с золотыми капитанскими нашивками.

В 1974 г. Георгию Яковлевичу исполнилось семьдесят лет. С юбилеем его поздравил министр рыбной промышленности СССР А. А. Ишков. Поздравило его и руководство Камчатрыбпрома.

Жизнь Георгий Яковлевич Ермошкин прожил долгую. О себе оставил добрую память, как о первом стахановце, двадцатипятилетнике, первопроходце в освоении рыбных богатств и просто хорошем и уважаемом человеке.

ВETERАН НОМЕР ОДИН

Этого человека я помнил с 1947 г. В то время он работал старшим помощником капитана на пароходе Камчатрыбфлота «Чапаев», перед этим окончил курсы штурманов дальнего плавания во Владивостоке. Это был Евгений Иванович Скаврунский.

В 1930 г. Евгений Иванович окончил Одесскую мореходную школу и получил свидетельство штурмана малого плавания. В 1931 г. прибыл во Владивосток, поступил на зверобойную шхуну. Как он рассказывал много лет спустя, зверобоя из него не получилось. «Когда мы пришли на промысел, то мне показалось противоестественным убивать нерпу. Это безобидное и беззащитное животное в буквальном смысле плакало. Из глаз его катились слезы. Я тогда сказал капитану, что это выше моих сил. Капитан поставил меня на чистку и смазку оружия, и на охоту я уже не выходил. Летом, по приходе во Владивосток, взял расчет в конторе Морзверьпрома и устроился в АКОфлот на пароход “Орочон” матросом первого класса. “Орочон” по тому времени был очень хорошим пароходом, занимался перевозкой грузов на побережье и доставкой рыбы с побережья во Владивосток.

Во время работы на “Орочоне” я сдружился с боцманом Миклашевичем, специалистом старой школы, много плававшим за границу, хорошо разговаривавшим по-английски и по-итальянски. Из его рук выходили добрые моряки.

В конце 1941 г., когда уже шла Великая Отечественная война, при стоянке во Владивостоке меня командировали на танкер Дальневосточного пароходства. Дело было срочное, и мне дали на сборы один час. Рейс намечался в Америку, в Сан-Франциско. Судно поставили на линию порты Америки — Владивосток. Но, откровенно говоря, мне почему-то не нравилась эта контора. В 1943 г. я постарался опять перейти в свой АКОфлот. Получил перевод, и снова попал на пароход “Коккинаки” старпомом».

Капитаном на «Коккинаки» в это время стал Павел Алексеевич Глинский. Скаврунский характеризовал его как прекрасного судоводителя. Он в 1934 г. окончил Владивостокский мортехникум. Лучше всех штурманов определялся астрономическим путем. В то время, когда не имелось электронavigационных приборов, для судоводителя это было очень ценное качество. Глинский очень рано, весной 1936 г., стал капитаном траулера «Буревестник». Старпомом у него в то время был Павел Дмитриевич Киселев, будущий начальник Камчатрыбфлота.

Как-то весной мне пришлось выполнять рейс в Пахачу с грузом продовольствия. Скаврунский в это время работал в службе мореплавания. Ему поручили перегнать буксир (название которого, к сожалению, уже не помню). Евгений Иванович несколько суток следовал пассажиром в моей каюте. Наговорились мы с ним от души! Много рассказывал он о своей жизни, делился сокровенным. С болью говорил о наших неурядицах. Всегда у нас чего-то не хватает: то нет соли для посола рыбы, то угля, то жидкого топлива, то еще чего-то. И главное, обидно, что многое можно было предусмотреть. По приходе в Пахачу мы вызвали лоцмана, и зашли в реку. Встали под выгрузку, а Евгений Иванович со следующим приливом вышел в море.

Долгое время Евгений Иванович работал в службе мореплавания капитаном-наставником, несколько лет был капитаном учебного судна — баркентины «Горизонт». В последние годы, уже будучи пожилым, он трудился капитаном подменной команды. Это очень хлопотная должность. Надо обеспечить на всех судах нормальную вахту, безопасную стоянку и порядок, противопожарную безопасность и многое другое. И за все годы работы на этой должности Евгений Иванович не имел замечаний от руководства флота.

В 1977 г. Камчатрыбфлот, он же бывший АКОфлот, отмечал пятидесятилетний юбилей предприятия. Как и положено, чествовали ветеранов, вручали ветеранские знаки и ценные подарки. Ветераном «номер один» единодушно признали Евгения Ивановича Скаврунского. Ему вручили нагрудный знак с таким же номером.

...Неумолимо бежит время. Пришла пора, и старые друзья проводили Евгения Ивановича на пенсию. Он уехал во Владивосток. Долгое время поддерживал переписку с друзьями, передавал приветы знакомым морякам. Прожил восемьдесят лет, похоронен на Морском кладбище.

РЫБАК И БУКСИРОВЩИК

Мне хочется вспомнить о замечательном рыбаке и буксировщике Илье Григорьевиче Евстафииди. О нем я упоминал уже не раз, но сейчас хочу рассказать подробнее.

Родился Илья Григорьевич в 1914 г. на Черном море, в Керчи, в греческой семье. С малых лет ему пришлось со старшими братьями и отцом выходить в море на промысел. Уроженцы этих мест славились как смелые, удачливые рыбаки и мореходы. Так и Илья Григорьевич с детства приучился работать с кошельковым неводом, называемым аламаном.

Он рос физически сильным и крепким юношей. В начале тридцатых годов в стране ощущался недостаток продовольствия. Не обошел он и черноморскую Керчь. А тут еще прокатилась волна коллективизации. Весной 1934 г.

Илья Григорьевич с другом Андреем Матвеевичем Пасько, который был старше его на год, решили уехать на Дальний Восток.

Работать друзья попали на Октябрьский рыбокомбинат (тогда он назывался Микояновский). Осенью 1935 г. они поступили на курсы судоводителей-двухсоттонников, организованные в Петропавловском порту. Первым преподавателем на этих курсах был капитан дальнего плавания Александр Ефимович Миронов.

Весной 1936 г., после окончания учебы, отдел кадров АКО направил Андрея Матвеевича Пасько в Кировский комбинат капитаном флота. Весной того же года при Карагинском комбинате была организована База активного опытного лова — БАОЛ. Ее первым руководителем стал Петр Мартынович Макшtas. Первая промысловая экспедиция БАОЛ вышла летом 1936 г. в бухту Ложных Вестей. Оттуда после разведочных рейсов сейнеры «Авача», «Вилюй» и дрейфтер «Ударник» пошли в бухту Южную Глубокую. Там организовали сдачу уловов. Флотилия ловила до ноября 1936 г. При наступлении холодов и появления льда суда снялись в Петропавловск. Илья Григорьевич в этот рейс вышел в должности неводчика на дрейфтере «Ударник».

Первая путина судов активного лова показала всю перспективность этого начинания. Но, как всегда, сразу же начались неурядицы. Да оно иначе и быть не могло. Отсутствовала плавбаза для сдачи улова. Даже при лове в Кроноцком заливе требовалось затратить много времени, чтобы доставить рыбу на базу Моховую. Возникали и другие трудности. Обнаружить сельдь в море можно было только визуально, специальных приборов еще не существовало. Днем сельдь не искали, это делали только ночью, когда рыба фосфоресцировала. Идеальным временем для поиска считалась темная безлунная ночь. Самое главное было обнаружить косяк, а обметать его, или, как говорили, окошельковать, для опытного капитана оставалось делом техники. Первыми районами для лова сельди стали Авачинский, Кроноцкий и Олюторский заливы. Но однажды, вопреки общепринятому правилу, огромный косяк обнаружили при дневном свете. Случилось это в шесть часов вечера 20 августа 1937 г. На траверзе бухты Жирова заметили необычные всплески воды. Это оказался огромный косяк сельди. За один замет взяли около тысячи центнеров!

Постепенно все организовалось, набрало силу. В 1938 г. Илье Григорьевичу вручили знак «Отличник Наркомрыбпрома» — высокую по тому времени награду.

В конце 1938 г. БАОЛ реорганизовали в Управление активного морского рыболовства АКО — Морлов. На базе Моховая выбрали место для сооружения причалов, засольного и сетепошивочного цехов.

В 1940 г. Илью Григорьевича назначили капитаном дрейфтера «Ударник». А в 1941 г. началась Великая Отечественная война. Страна зажила по законам военного времени. К этому времени Илья Григорьевич уже стал хорошим

промысловиком, приобрел опыт. Но беда, как всегда, приходит неожиданно. Глубокой осенью 1943 г. она зацепила и Илью Григорьевича.

В это время в связи с нехваткой дипломированных кадров специалистам, не имевшим рабочих дипломов, разрешили выходить в море под гарантийное письмо капитана судна. У третьего помощника капитана «Ударника» документов не было. Гарантийное письмо на имя капитана порта дал Евстафияди. Однажды ночью «Ударник» искал сельдь. Третий помощник забыл включить ходовые огни. В это время, как на грех, в Авачинском заливе в дозоре находился минный тральщик «Трос». Произошло столкновение, при котором «Ударник» получил большие повреждения и моментально затонул. Люди не пострадали. Вскорости состоялся суд, шедший по законам военного времени. С учетом хорошей характеристики, данной Илье Григорьевичу управлением Морлова, его приговорили к трем годам тюремного заключения с отправкой на фронт в действующую армию.

В конце 1944 г. во время боя Илья Григорьевич был ранен. После лечения в госпитале в начале 1945 г. его комиссовали. Весной 1945 г. он вернулся на Камчатку и поступил работать в свою старую контору — Морлов.

Весной 1945 г. из США в АКОфлот пришел новый буксир «Кашалот». Поскольку в то время Морлов и АКОфлот подчинялись одному хозяину — АКО, то при необходимости по его приказу работников переводили из одной конторы в другую. Так и на этот раз Илью Григорьевича перевели старпомом на «Кашалот». Капитаном в первый рейс назначили Григория Трофимовича Ленского.

В первом рейсе в Усть-Камчатск на буксире отвели две двухсоттонные баржи. В Усть-Камчатке взяли плот-сигару круглого леса для Петропавловска. Летом на «Кашалот» пришел работать Андрей Матвеевич Пасько. Старые друзья встретились вновь, и пришлось им работать вместе на одном судне.

Осенью 1945 г. при учебно-курсовом комбинате Главкамчатрыбпрома (так теперь стало называться реформированное АКО) открылись курсы штурманов малого плавания и механиков третьего разряда. Из-за нехватки кадров люди учились зимой, а летом работали. С этой необходимостью приходилось мириться — путина есть путина. В первую послевоенную группу курсантов попали Евгений Иванович Чернявский, Федор Матвеевич Снурницын, Иван Ильич Петров и многие другие, о которых я уже писал в своих заметках. Учеба завершилась летом 1947 г.

Илью Григорьевича постоянно закрепили на «Кашалоте». Но из-за деревянного корпуса буксир зимой в море не выходил. В это время камбалу ловили траулеры. Поскольку опытных капитанов не хватало, Илья Григорьевич на зиму шел работать капитаном на траулер.

В 1948 г. я трудился вторым помощником капитана на пароходе «Якут». После выгрузки мы получили задание взять соленую рыбу и пассажиров. Во

время стоянки в бухте Южной Глубокой вышел из строя один паровой котел. Судно оказалось в аварийном состоянии. Необходимо было его буксировать в Петропавловск. События происходили в начале декабря, навигация уже закрылась. Буксировку поручили «Кашалоту» и Евстафиади. Капитан «Якута» получил приказ догрузиться рыбой. Несмотря на сложные навигационные условия, Илья Григорьевич благополучно довел аварийный «Якут» с полной загрузкой до Петропавловска.

В 1951 г. началось поступление промысловых судов из новостроя. Стали приходить СРТ с главным дизельным двигателем мощностью в триста лошадиных сил. Морлов переименовали в Траловый флот. Илья Григорьевич по-прежнему зимой работал на траулере. В это время он был капитаном «Гаги». Это судно числилось в списке передовиков, а Илья Григорьевич прочно занимал место одного из лучших капитанов-промысловиков.

Было у него одно замечательное качество — он всегда приходил на помощь к тем, у кого что-то не получалось. В 1952 г. в районе Явинской банки не заладилась работа с тралом у одного СРТ. Его капитан обратился за помощью к Евстафиади. Траловым мастером на «Гаге» работал в то время известный рыбак А. Н. Токарев — заслуженный человек, награжденный орденом Трудового Красного Знамени. Илья Григорьевич сразу откликнулся на просьбу о помощи. Подойдя к борту, он высадил на СРТ Токарева. Сделав несколько заметов, тралмастер определил причину неудач — перекос трала, не дававший ему возможность раскрыться. Через несколько часов трал начал работать исправно: помогла своевременная консультация опытного специалиста.

Все у Ильи Григорьевича шло хорошо. Но неожиданно его стали мучить сердечные боли. Сперва он не обращал на них внимания, думая, что все пройдет само собой. Надеялся на свой крепкий организм. Но приступы не проходили. И вот в один из рейсов в марте 1953 г. его сердце отказало...

Память об этом прекрасном человеке, замечательном рыбаке и товарище сохранится на долгие годы.

Примечание редактора. Архивные документы содержат сведения еще об одной аварии «Ударника». Вечером 8 февраля 1943 г. во время жесточайшей пурги дрефтер отправился спасать кунгасы, стоявшие на якорях на рейде Сероглазки. Во время этой операции с судна увидели большой камень у мыса Сероглазка, дали задний ход, но опоздали, и оно ударилось в скалу, а затем село на камни. Ранним утром 9 февраля при попытке сняться самостоятельно на гребной винт намотался трос. Дрефтер снова снесло на камни, и начал биться о них. В корпусе появилась сильная течь, откачивать воду не успевали.

Проведенный позже водолазный осмотр установил, что судно сидело на камнях средней частью корпуса и кормой, его киль переломился в районе дейдвуда, медная обшивка бортов местами оказалась содрана, а в средней

части корпуса по левому борту имелась большая вмятина. Кроме этого, на гребном винте намотан манильский трос и потерян правый якорь Холла.

Состоявшийся суд вины капитана Евстафиади в происшествии не нашел. Убытки от гибели «Ударника», в соответствии с актом, составленным 5 октября 1943 г., оценивались в 53 939 руб., в том числе 15 000 — «по выдаче пособий на лечение людей, семьям погибших».

С БАЛТИКИ НА КАМЧАТКУ

Этого человека я знал с 1945 г. Был он высокого роста, голубоглазый, очень доброжелательный, имел солидный стаж плавания. К работе относился очень добросовестно и серьезно. Когда он вышел на пенсию и уехал во Владимир, я попросил его написать свои воспоминания и прислать мне. Времени прошло много, и, наконец, я получил от него тетрадь с записками. Думаю, эти воспоминания могут представить интерес для читателя.

«Я, Матюнин Дмитрий Никифорович, родился в 1914 г. в Орловской области, Болховский район, село Кобылино в семье крестьянина Никифора Ананьевича Матюнина, 1888 года рождения. Мать — Наталия Ивановна Матюнина, 1889 года рождения. В семье было четыре брата и одна сестра. Старший брат Степан закончил Болховскую гимназию, затем райком комсомола послал его учиться в ленинградский институт электроэнергетики. После второго курса института брата направили на комсомольскую работу. В 1943 г., в блокаду, он умер в Ленинграде.

Я — второй ребенок в семье. Окончил пять классов школы колхозной молодежи в 1928 г. В 1928—1929 гг. в деревне начались коллективизация, голод и неразбериха. Отец был вынужден уехать в Ленинград к старшему сыну. Здесь он стал работать на Финляндской железной дороге старшим кондуктором — надо было как-то кормить семью. Нас в то время с матерью осталось пятеро детей, мне исполнилось пятнадцать лет, и я теперь стал старшим. Поэтому все заботы о семье легли на мои плечи. Пришлось бросить учебу и пойти работать в колхоз.

В период весенних полевых работ 1930 г. председатель колхоза стал преследовать нас с матерью, не стал выделять лошадь для вспашки огорода, ссылаясь на то, что отец уехал в Ленинград. В то же время лошадь за нами была закреплена, согласно очередности. В один из весенних дней я самовольно взял ее и начал пахоту. К этому времени все наши соседи уже закончили посадку. Вдруг появился председатель и стал отнимать у меня лошадь. Мне это было вдвойне обидно, ведь у меня была договоренность с заведующим школой Патрашковым, секретарем партийной организации, о том, чтобы вспахать огород именно в выходной, чтобы не пропустить школу. От сильной обиды я стал стегать председателя уздечкой.

Стало понятно, что житья мне в этой деревне уже не будет. Пришлось оставить мать с малыми детьми и уезжать. Благодаря Патрашкову, который выдал мне справку сельского совета, удостоверяющую личность, я пешком с котомкой, в которой были хлеб и картошка, пошел в город Мценск. Оттуда я выехал в Ленинград к отцу и брату. Первое время жил на их иждивении. В конце 1930 г. меня взяли на завод «Лонжерон» землекопом, где я проработал около года. В 1931 г. брат устроил меня на музыкальную фабрику им. Луначарского полировщиком, там же мне дали место в общежитии. Проработал полтора года, потом устроился на завод имени Карла Маркса учеником токаря. Здесь я получил низший разряд и трудился до 1935 г.

В то время в Ленинграде было очень плохо с питанием и одеждой. Я познакомился с моряками дальнего плавания, которые, в отличие от многих, хорошо одевались и питались. Я походатайствовал через комсомольскую организацию завода, чтобы меня направили в Балтийское государственное морское пароходство. Мою просьбу удовлетворили, и я поступил на пароход «Котлин» кастрюльником (камбузником). Пароход возил лес в иностранные порты. Первый мой рейс состоялся в Голландию, в порты Амстердам и Роттердам. Месяца через четыре меня перевели на другое судно — сухогруз «Ладога» — уже кочегаром второго класса. Впоследствии, в 1941 г., это судно перегнали на Камчатку, где оно затонуло при входе, если не изменяет память, в Авачинскую губу.

На «Ладоге» возили разные грузы — от зерна до генеральных, апатиты из Мурманска в порты Скандинавии. Приходилось заходить в Гетеборг, Хельсинки, Ригу, Таллин, Клайпеду (в то время Мемель). Плавание в те порты оказалось очень интересным, переходы были небольшие. Посещали и английские порты — Лондон, Глазго, Ливерпуль, Гулль. Ходили и в Африку, и в порты Испании. Ленинградский порт зимой замерзал, поэтому наше судно фрахтовали заграничные судоходные компании. Приходилось бывать и на Черном море, в Новороссийске и Потти.

Работая на флоте с 1935 г. и живя в Ленинграде, я запечатлел в памяти тяжелые времена, когда было очень плохо с одеждой, обувью, питанием. Мы, моряки, получали шесть процентов зарплаты в валюте, восемнадцать процентов в бонах (или сертификатах), а зарплата в советских деньгах была мизерная. Точно не помню, но мне кажется, кочегару первого класса платили рублей восемьдесят, а на валюту в странах Европы за рейс продолжительностью около тридцати дней можно было купить по заказу костюм и ботинки. Костюм в то время стоил в Англии полтора — два фунта стерлингов, а ботинки и того меньше. В скандинавских странах можно было приобрести хорошие шерстяные вещи.

Моряки Балтийского пароходства все ходили за границу, каботажного плавания не было совершенно. Так что жизнь моряков дальнего плавания была в то время отличная по сравнению с остальным населением.

В 1938 г. часть моряков Балтийского пароходства, командировали на испанские суда, зафрахтованные нашим правительством для вывоза леса из Игарки. Пароходы, а их было шесть, полностью загрузили лесом. Как я помню, назвались эти суда «Джизина» (на него попал я), «Манучи» и «Итчас Гане», названия остальных за давностью лет уже забылись. Суда эти зазимовали, а испанскую команду на ледоколе «Ермак» вывезли в Ленинград, а оттуда в Испанию. На зимовку оставили очень мало народу».

А сейчас я прерву записи Дмитрия Никифоровича Матюнина и расскажу то, что знаю сам. Здесь, на испанском судне, судьба свела двух людей, работников Балтийского пароходства — кочегара Дмитрия Матюнина и второго помощника капитана Олега Викторовича Лаврентьева, тоже присланного в командировку. Наверное, в то время смешанные команды не допускались, но в данном случае от этого правила пришлось отступить, и Олег Викторович приступил к исполнению обязанностей второго помощника. Естественно, Дмитрий Никифорович, будучи кочегаром, многого из жизни испанской команды узнать не мог, а Олег Викторович имел возможность выяснить больше. Вот как он обрисовывал жизнь испанцев:

«Капитан парохода “Итчас Гане” — очень симпатичный мужчина высокого роста, — был богат, держался с большим достоинством и тактом. Как-то он показал мне фотографию своего дома в два этажа, обсаженного виноградником, расположенного в окрестностях Бильбао. По его рассказу выходило, что хозяин, или, как его звали за рубежом, “арматор” (судовладелец), встречал его из рейса обязательно лично. На автомашине отвозил к себе в офис, где они беседовали о делах. Не обходилось без нескольких бокалов хорошего вина. Обсуждались и денежные дела. Дело в том, что, плавая капитаном, он имел дополнительный приработок на так называемых куртажных деньгах. Он состоял из следующего. Пароход работал на каменном угле. А брало судно бункерного угля более тысячи тонн. Фирмы, поставлявшие уголь, старались задобрить капитана и продать ему свое топливо. Для того чтобы капитан купил его именно у этой фирмы, ему в пределах разумного давали некоторую сумму. Это не считалось взяткой, а являлось безгрешным доходом капитана. Если капитан сумел заключить выгодный фрахт и получить за перевозку груза больше денег, то уже судовладелец премировал его за проявленную находчивость и инициативу. Таким образом, если капитан был инициативным и удачливым и приносил судовладельцу доход, то он в течение нескольких лет становился богатым человеком».

С началом Великой Отечественной войны жизнь вновь столкнула Олега Викторовича и Дмитрия Никифоровича, теперь уже на Камчатке, в АКОфлоте. Олег Викторович работал старшим помощником капитана на пароходах «Орочон» и «Сима», а Дмитрий Никифорович — кочегаром, машинистом, третьим и вторым механиком. В начале 1939 г. для АКОфлота в Англии

купили лесовоз «Коккинаки». Этот пароход работал на твердом топливе и имел очень плохие жилые помещения. О наборе экипажа для перегона лесовоза на Камчатку объявили по ленинградскому радио и в вечерней газете. Когда Матюнин прибыл на это судно в Англию, оно уже было загружено холодильным оборудованием для строившихся рыбокомбинатов западного побережья Камчатки.

Пароход назвали в честь героя-летчика Владимира Коккинаки. Доживал свой век пароход уже под именем Петра Соловьева — покойного секретаря Камчатского обкома КПСС (умер 6 ноября 1958 г. — *Ред.*). Первым капитаном «Коккинаки» на Камчатке стал Владимир Никандрович Соломко, старшим механиком — Карп Ильич Коробов — моряки зрелые, дело знающие, работавшие в АКОфлоте и Камчатрыбфлоте до старости.

Из Англии судно направилось на Камчатку через Панамский канал. Вот как описывает этот переход сам Дмитрий Никифорович Матюнин: «Я впервые в жизни увидел такое громадное сооружение, где на многометровую высоту поднимаются громадные суда и по шлюзам переходят из Атлантического океана в Тихий.

По прибытии в Петропавловск-Камчатский в июне 1939 г. экипаж доукомплектовали, желающим перегонщикам предложили остаться в АКОфлоте. Кадровики соблазнили десятипроцентными надбавками через каждые шесть месяцев и посылкой на учебу на курсы механиков третьего разряда. Перспектива была соблазнительная, и я не устоял. Заключил трудовой договор на три года и получил “подъемные”.

В первом же рейсе, когда мы развозили холодильное оборудование по западной Камчатке, меня поразило обилие рыбы. Ее ловили только с морского берега, в реках не добывали. Но поражало еще и то, что ее можно было брать намного больше, чем вылавливали, и, как мне кажется, мешали этому наши неурядицы — нехватка соли, тары и, самое главное, непродуманная организация труда.

Как человека, впервые попавшего на Камчатку, меня, естественно, не переставала удивлять еще и постановка дела на японских рыболовных участках. Дело в том, что по договору с Японией наше государство уступало им рыбалки на правах аренды. За это японцы платили деньгами, ремонтировали пароходы, строили суда, например, рыболовные сейнеры, небольшие буксиры. Так, первый танкер для нужд АКОфлота был построен на японской верфи в 1937 г. летом и прибыл в Петропавловск. Он проработал всю свою жизнь (если так можно сказать о судне) в камчатских водах. Получали мы и японские сетеснастные материалы.

Так вот, об организации труда. Кроме хозяина рыбалки, на берегу был помощник хозяина — “сендо”, следивший за всем. Мало того, что от его взгляда ничего не ускользало, но он еще и нерадивого работника мог огреть

бамбуковой палкой. На японских промыслах рыбаки появлялись за два дня до начала путины. Быстро ставились невода, начинали дымить заводские трубы. По окончании путины в сентябре всю рыбу обязательно вывозили. Все это успевали сделать до наступления осенних штормовых погод. На зиму на рыбозаводах людей не оставалось совершенно. Охрану несли русские сторожа с собаками, нанятые японцами за особую плату.

В первые годы работы в АКОфлоте было очень плохо с ремонтной базой. Судоверфь, по сути дела, только строилась. Налегали на ремонт, в основном, своими силами. Кроме того, суда работали и в зимнее время. А это связано с ледовыми повреждениями корпусов, рулей и винтов. Но в начале 1941 г. положение резко изменилось: Америка открыла свои порты для ремонта русских судов. Тогдашний президент Рузвельт прекрасно понимал, что в грядущей войне ему следует заручиться поддержкой такой могучей державы, как Советский Союз.

Ранней весной первые два судна АКОфлота — “Якут” под командованием Павла Дмитриевича Киселева и “Чапаев” под руководством Павла Матвеевича Иванова — отдали швартовые и взяли курс на Сан-Франциско. Вместе с судами АКОфлота туда же прибыло и встало в ремонт судно Дальневосточного пароходства. Им командовал Василий Тимофеевич Войтенко. Жизнь его сложилась так, что после этого рейса пришлось ему всю оставшуюся жизнь работать в АКОфлоте на пароходе “Ительмен” до самого ухода на пенсию.

В конце 1941 г. меня с “Коккинаки” перевели на пароход “Щорс”. Это судно пошло на ремонт в США, в Портленд. С наступлением войны резко ухудшилось питание. Запасов, по сути дела, не было. Стали строго карать по законам военного времени за воровство и разгильдяйство. В уголовный кодекс вошло такое наказание, как отправка на фронт для искупления вины кровью. На моряков наложили бронь, так как квалифицированных и дипломированных специалистов не хватало. Вошло в норму, когда специалист, не имевший диплома, мог выходить в море под гарантийное письмо капитана.

К имевшимся тяготам прибавились еще и погрузочные работы своими силами. На них выходили в свободное от вахты время. Правда, за это платили отдельно. Но оплата была мизерная, за нее практически ничего нельзя было купить, так как все было нормировано.

По приходе в Портленд мы как будто попали на другую планету. Увеличилась норма судового довольствия, питание стало состоять из трех блюд. Нормы, выделяемой на одного человека, хватало. Одели нас так, как мы и не мечтали. Простояли в ремонте шесть с половиной месяцев. Рабочие завода относились к нам хорошо, работали на совесть. Наш экипаж тоже принимал участие в ремонте. Конечно, работы, которые мы выполняли, были самые грязные и трудоемкие — чистка танков, обивка ржавчины, покраска корпу-

са, чистка дымогарных трубок в котлах и многое другое. Да и, в принципе, так и должно было быть.

После ремонта нас загрузили, в основном, продовольствием и направили во Владивосток. Там выгрузили часть груза, догрузились вновь и пошли на западную Камчатку. Водил судно в этот рейс капитан дальнего плавания Петр Яковлевич Жуковский. Старшим механиком был Петр Степанович Колесников, механик-универсал первого разряда. Редко кто в то время обладал таким дипломом. Пришлось мне и второй раз сходить на ремонт за рубеж — в Ванкувер, в Канаду. Судно снова повел капитан Жуковский. Старшим механиком был Эдуард Игнатьевич Суликовский, механик первого разряда.

Ремонт “Щорса” вначале велся в счет ленд-лиза. Но с завершением войны субсидирование прекратилось. Поэтому за окончание ремонта Советскому Союзу пришлось заплатить примерно сто двадцать тысяч долларов.

В Ванкувере вместе с нашим “Щорсом” стояли “Сима” под командованием Е. Д. Бессмертного, “Анатолий Серов” под командованием М. Е. Зеленского, судно Морфлота “Кулу”.

В начале 1946 г. ремонт закончился, и судно после погрузки пшеницы взяло курс на Магадан. Выйдя из Магадана, на западной Камчатке мы приняли рыбопродукцию и пришли во Владивосток. В марте стали комплектовать экипажи для приемки трофейных судов на Балтике. Их выделяли и Морфлоту, и флоту рыбной промышленности. Правда, они были не новые, построенные в 1918—1920 гг. Но, как говорится, дареному коню в зубы не смотрят.

В марте 1946 г. наш экипаж, как и несколько других, прибыл в Ленинград. Послевоенный город было не узнать — мрачный, грязный, голодный. Прибывших на перегон моряков привлекали еще и на восстановительные работы. Разместили нас в гостиницах “Октябрьская”, “Астория”, “Англетер”, “Балтика”, “Европейская”, “Метрополь”, “Московская”, организовали бесплатное питание. Капитаном нашего экипажа был Владимир Константинович Гассе, старшим механиком — Николай Борисович Домра, старшим помощником — В. С. Скробот, помполитом — Павел Иванович Мамонов.

В Ленинграде мы прожили около двух месяцев, после чего наш экипаж направили на приемку китобойца “Гарпун” в немецкий порт Росток, оттуда пошли в порт Калининград, бывший Кенигсберг. Калининград в то время был страшно разрушен. Мы стояли в районе фабрики целлюлозно-бумажного комбината. Рядом находился разбитый элеватор, в котором скопились миллионы крыс. Один раз эта туча крыс переходила дорогу на водопой. Зрелище это не забывается до сих пор. Выйдя из Калининграда, через несколько дней мы узнали, что в городе распространилась эпидемия тифа.

В это же время в порту Либава организовали базу рыбного флота по перегону новых шхун. Эти суда строились финнами в счет репараций. Китобойцу “Гарпун” поручили заняться их буксировкой в Либаву. А здесь же,

в Либаве, начали собираться караваны шхун для дальнейшего следования на Дальний Восток».

Далее Дмитрий Никифорович делится своими впечатлениями об этом, как говорили в то время, «королевском флоте». Может быть, он в чем-то и не прав, но прошу его извинить, он все-таки был механиком, а не судоводителем.

«Парусники были учебные и грузовые. Учебные — баркентины “Юнга”, пришедшая в Находку, и “Штурман”, прибывшая в Петропавловск для морского техникума. Отличие баркентин заключалось в типе парусного вооружения. Передняя мачта (она называется фок-мачтой) несла прямое вооружение, а остальные мачты — косое. Также были построены и чисто грузовые шхуны, бравшие по триста тонн. Они имели гафельное и бермудское парусное вооружение. На шхунах с бермудским вооружением работалось легче, удобнее было поднимать и убирать паруса.

Меня удивляло, как в Министерстве рыбной промышленности додумались заказать эти суда. Но все-таки, кажется, причина была следующая. Финляндия — страна бедная в смысле ресурсов. Есть в достатке только дерево. Суда они строить могут, а репарации платить надо. Вопрос так и решился. Хотите — берите шхуны, хотите — нет. Ведь в последние годы финны строили хорошие лесовозы, буксиры и многое другое.

Скоро нам пришлось убедиться в низком качестве этих судов. Но как бы то ни было, учебные баркентины сыграли свою роль. В качестве именно учебных они были довольно неплохими. Летом ходили и во Владивосток, и в Находку, и на Сахалин. Все-таки тысячи будущих мореходов на них практику проходили. На грузовых шхунах развозили груз по рыбокомбинатам. Пришлось возить и уголь из Корфских угольных копей, в основном, на рыбозаводы в проливе Литке, Пахачу и Южную Глубокую, а также в Наталию и Анадырь.

Конечно, работать на этих судах с такой маломощной машиной было очень тяжело. Поэтому в середине октября эти суда отзывали в порт. Зимой они стояли в порту и на судоверфи в караване. Занимались саморемонтом, ремонтом парусов. В порту и на судоверфи были оборудованы парусные мастерские...

Первый караван из Либавы на Дальний Восток отправился в следующем составе. Базой и флагманом шел пароход “Барнаул” — небольшое судно грузоподъемностью 1 200 тонн, работавшее на угле. Флагманским капитаном был Владимир Петрович Зеньков. В состав каравана входили и два китобойца — “Белуха” и “Касатка”, присоединившиеся у островов Зеленого Мыса. Путь предстоял через Атлантику и Панамский канал во Владивосток.

Во второй караван судов для рыбаков Дальнего Востока входил рефрижераторный пароход “Днестр”. Интересна его судьба. Судно работало на угле, но имело скорость пятнадцать миль в час. Перед войной оно не успело выйти из немецкого порта, и команда всю войну находилась в плену. После войны “Днестром” в составе Балтийского пароходства какое-то время командовала

известный капитан дальнего плавания Анна Ивановна Щетинина. “Днестр” долго работал в составе Востокрыбхолодфлота, но в 1957 г. в штормовую погоду был выброшен на камни в районе Северо-Курильска. Судно сняли с камней, но ввиду нецелесообразности ремонта разрезали на металлолом в бухте Бабя.

Во время перегона, о котором идет речь, караваном командовал капитан дальнего плавания Василий Иванович Попов. Всю команду нашего китобойца “Гарпун” полностью перевели на “Днестр” во второй караван. Кроме “Юнги” “Штурмана” сюда еще влились грузовые шхуны “Креветка”, “Медуза” и “Венера”.

Парусно-моторные шхуны были спроектированы и построены, чтобы ходить под парусами. Поскольку матросов-парусников в то время не было, то большую часть времени суда шли под машиной. А это плохо действовало на винтомоторную группу. На судах разбивались дейдвуды, и в них начиналась течь. Течь волей-неволей приходилось устранять, а для этого следовало становиться в док. За это, соответственно, надо было платить валюту. Потом эти затраты возложили на фирму-строителя.

Помню те порты, куда нам приходилось заходить. Это Лос-Анджелес, Сан-Франциско, Лонг-Бич и другие. Потом через Тихий океан пошли на Японию. При подходе к Японии по распоряжению флагманского капитана “Юнга”, “Медуза”, “Креветка” и “Венера” пошли во Владивосток, а “Штурман” направился в Петропавловск. Далее пароход “Днестр” проследовал в порты Японии — Кобе и Иокогама, где взял на борт буксирные катера для работы на комбинатах. Катера погрузили на палубу, и мы направились в Советскую Гавань для разгрузки.

В Советской Гавани пришлось немного задержаться: не хватало вылета стрелы для выгрузки катеров. Прибегли к помощи плавкрана. Наконец выгрузку закончили, и катера отправились на Камчатку своим ходом. “Днестр” пошел во Владивосток к своему новому владельцу — Востокрыбхолодфлоту.

После прихода во Владивосток перегонные команды разъехались по своим конторам. В то время имелся большой недостаток плавсостава во всех флотах. В Петропавловск я не попал. В связи с большой нехваткой людей в Сахалинрыбпроме по просьбе этой организации меня временно направили на пароход “Анакрия” грузоподъемностью 2 500 тонн. Это трофейное судно, построенное в 1918 г., работало на угле. На “Анакрии” я восемь месяцев работал третьим механиком, а затем был направлен пассажиром в Петропавловск.

По приходе в Петропавловск меня послали на пароход “Анатолий Серов”. Капитаном на нем был Илья Иосифович Баклаг. Он прекрасно знал английский язык и радиотехнику, мог ремонтировать эхолоты, радиопеленгаторы и прочую аппаратуру. Старшим механиком трудился Дмитрий Романович Винтовкин, старшим помощником капитана — Николай Герасимович Рой.

На “Анатолии Серове” я проработал с 1951 по 1956 гг. Ходили по западной и восточной Камчатке, перевозили груз по рыбокомбинатам, оттуда забирали продукцию и доставляли ее во Владивосток.

Осенью 1952 г. Курильские острова пострадали от цунами. Мне пришлось участвовать в спасении жителей Северо-Курильска и других поселков. Спасенных людей доставили во Владивосток. Эту катастрофу мне не забыть никогда...

В июле 1954 г. “Анатолий Серов” ушел на ремонт в Китай, в порт Шанхай. За два месяца до нас в Китае на ремонт и переоборудование под плавбазы встали “Орочон” и “Эскимос”. Во время стоянки за границей в ремонте нам платили валюту и хорошо кормили. За два года стоянки в Шанхае я неплохо оделся, пошил форменный бостоновый костюм с галунами, макинтош, кожаную меховую “канадку”, хорошую мичманку с чехлами. Также приобрел сорочки, хорошую обувь. Одним словом, обеспечил себя на несколько лет.

Стоянка в ремонте мне запомнилась еще тем, что бывшие в Шанхае работники Минрыбпрома давали “добро” на переоборудование парохода с твердого топлива на жидкое. Но по непонятным причинам здесь заупрямился капитан Баклаг. Мы, механики и штурманы, решили даже собрать партгруппу и “настучать” на Баклага в контору, чтобы руководство обязало капитана согласиться с переоборудованием парохода. В это время наш бывший пароход “Сима”, переданный Приморрыбпрому, перевели на жидкое топливо. В довершение всего на судне срезали старую и возвели новую надстройку, отчего оно приобрело очень красивый вид. Улучшились жилые помещения, увеличилась скорость хода. Но от идеи “настучать” на капитана нас отговорил старпом Александр Осипович Башкирцев. Он сказал: “Баклаг на хорошем счету в конторе. Узнает он об этом и выгонит вас как смутьянов и заговорщиков”. Александра Осиповича мы уважали и послушались его. А вообще-то было жаль, что ни одно судно АКОфлота, прошедшее капитальный ремонт в Китае, так на жидкое топливо не перевели. Сказалась косность, иначе и не скажешь, отдела флота Камчатрыбпрома и Камчатрыбфлота.

К началу марта 1956 г. я отработал четыре года без отпуска. Тогда действовал такой порядок: по истечении трех лет работы трудящийся должен был обязательно идти в отпуск. Поэтому меня отправили поездом во Владивосток, а потом в Петропавловск пассажирским судном. На мое место приехал третьим механиком Николай Матвеевич Трякин. В марте я получил отпуск и путевку в санаторий “Зеленый Мыс” под Батуми. После отдыха уехал в Ленинград. По возвращении в августе 1956 г. в Петропавловск меня направили на пароход “Щорс” для перегона его на ремонт в порт Дальний, в Китай. Капитаном “Щорса” в то время был Владимир Петрович Зеньков, а старшим механиком — Эдуард Игнатьевич Суликовский.

Пока судно определяли на ремонт в Дальнем, экипаж полностью укомплектовали. После этого его сократили и послали по железной дороге через

Харбин во Владивосток. После приезда во Владивосток нас на пассажирском судне доставили в Петропавловск.

В конце 1956 г. меня направили вторым механиком на пароход “Коккинаки”. Капитаном на нем в то время был Сковпень, после него Куракин. Стар-мехом трудился Анищенко, после Александр Петрович Петров. На “Коккинаки” я проработал до 1958 г., после этого ушел в отпуск. В конце 1958 г. был назначен на плавбазу “Эскимос” третьим механиком. Здесь трудился я до очередного отпуска, то есть до 1961 г., и выехал с семьей на материк, в Сочи и Анапу. По возвращении из отпуска в связи с болезнью мне запретили выходить в море. Пришлось работать на портовых буксирах “Москвич” и “Ленинградец”, уже в должности старшего механика, и на судах, стоявших в ремонте. С 1965 г. до августа 1969 г. работал в подменной команде. После вышел на пенсию и выехал в Туапсе. Там обосновался в поселке Ново-Михайловский...»

На этом воспоминания Дмитрия Никифоровича Матюнина заканчиваются. Во Владимире он прожил до самой кончины. Светлая память об этом прекрасном человеке у меня сохранится на всю оставшуюся жизнь.

И В ВОДЕ НЕ УТОНУЛ, И НА ВОЙНЕ НЕ ПОГИБ

С этим интересным моряком я познакомился примерно в 1957 г. во время стоянки в ремонте на судовой верфи. Однажды вечером к нашему борту поставили паровой военный буксир. Через несколько дней я обратил внимание на его капитана. Человек он был с открытым лицом, любил пошутить. Вставал очень рано и прохаживался по палубе. И к началу рабочего дня уже знал, что надо делать в первую очередь. Хотя это и был паровой буксир, но порядок на нем царил отменный. Чувствовалась, что экипаж относится к своему кораблю с любовью. Даже швабры были сделаны с оплеткой, аккуратно скойланые выброски. Перед дверьми всегда лежали чистые маты, сплетенные из манильского троса. Всегда смазанные задрайки на дверях двигались без скрипа.

В один из дней состоялось наше знакомство.

— Давно ли на Камчатке?

— Да, с тридцать пятого года.

— А на каком судне начинал морячить?

— На «Ките», — ответил мне Василий Иванович. — В тридцать восьмом.

— Но ведь буксир «Кит» затонул со всем экипажем в тридцать восьмом?

— Да, затонул.

И он поведал мне следующую историю:

«Я родился в 1923 г. в богатейшем сибирском селе, в Омской области. Рядом стояла тайга, в ней водилось много зверя, в речках и озерах — рыбы. Леса для постройки домов и хозяйственных построек было достаточно. Эта вольготная жизнь продолжалась до тех пор, пока на наше село, как и на все

остальное, не “положили глаз” большевики. В 1930 г. они организовали в нашем селе коммуну, а потом — какую-то артель. Жизнь сразу же начала стремительно ухудшаться. А к началу 1933 г. стало плохо совсем. Наступила настоящая голодовка.

В одну из ночей наша семья, собрав пожитки и нас, четверых детей, на подводе покинула родное село. Довезли нас до ближайшей железнодорожной станции, и началась скитальческая жизнь. А таких, как мы, на железнодорожных станциях толкалось видимо-невидимо. Кругом было плохо: голодовка, карточная система. Предприятий и заводов, по сути, не было. Их стали строить позднее. На станциях орудовало много жулья, по-сибирски — ширмачей. Подолгу мы на станциях не задерживались, переезжали на товарных поездах, на тормозных площадках, если не сгонял кондуктор. Из-за этих переездов учебу в школе я запустил.

Наконец, счастье нам улыбнулось. В одном из городов набирали на Камчатку. Отец завербовался, не раздумывая. Он получил небольшие подъемные, погрузил нас на нары в “телячий” вагон. Тащились до Владивостока очень долго. “Стояли у каждого семафора”, — так шутили люди.

Наконец, добрались до Владивостока, а там и до Петропавловска. Отец поступил в порт грузчиком, а мать — уборщицей. Цены на Камчатке тогда были в два раза ниже чем “на материке”, а заработки — вдвое выше. Поселили нас в бараке. Спали на топчанах, на набитых соломой матрацах. Стали вволю кушать хлеба и лососевой рыбы. Стоила она дешево, а ловили ее закидными неводами на Кошке, на месте нынешнего морвокзала, и на Озерновской косе. Стали покупать кое-что и из одежки. Казалось, что наступило успокоение. Но семью подстерегло несчастье. Ранней весной 1937 г. отец сорвался с кунгаса, долго пробыл в воде, застудился и вскоре умер от крупозного воспаления легких.

И вот осталась моя мать, неграмотная уборщица, с четырьмя детьми на руках. Я — старший, за мной три сестренки. Наступили черные дни. Мать брала дополнительную работу — зашивала в складах мешки. Что она, неграмотная крестьянка, могла еще делать? Глядя на бедствующую семью, один из администраторов порта посоветовал матери устроить меня на буксир “Кит”, стоявший в Ковше рыбного порта.

В середине октября меня приняли палубным учеником, чему я был рад безмерно. Все-таки теперь кусок хлеба был обеспечен. Но недолго длилось мое счастье. Началась покраска. А на берегу в киоск привезли “горный дубняк”. Надо сказать, что спиртное тогда на Камчатку доставляли редко. Боцман дал мне денег, канистру литров на восемь и велел привезти этого “дубняка”. На шлюпке я быстро смотался на берег и поручение боцмана выполнил. Дело происходило в обед, и расположились мы на главном мостике. Поскольку я был начинающий мореход, то они решили “оморячить” и меня.

Налили стакан и заставили выпить. Никогда не употреблявший спиртного, я опьянел и сразу же уснул. Опьянели и остальные, нечаянно опрокинули ведро с белилами. Краска потекла по надстройке. Старпом поднялся на мостик и увидел эту неприглядную картину. Боцмана и меня он списал на берег.

В тот вечер я долго не решался идти домой. Наконец пришел и все рассказал матери. Она заплакала: “Как жить будем?” Моему горю не было границ.

Через несколько дней к вечеру “Кит” вышел из Ковша. Как и положено, дал три прощальных гудка. Я стоял на берегу и видел это. Сердце мое разрывалось на части. Кажется, несчастнее меня человека на свете не было. Дал себе слово не брать в рот хмельного. А еще через несколько дней я встретил на улице боцмана. Подбежал он ко мне со слезами, обнял и говорит: “Ругаешь ведь ты меня, Вася, но ведь “Кит” утонул со всей командой”. Вот какие дела. Поистине не знаешь, где найдешь и где потеряешь.

Потом счастье улыбнулось и мне. Меня взяли палубным учеником на сейнер “Вилой” — новенькое судно японской постройки. Повезло мне страшно. Команда была очень хорошая. Узнали, что я из большой семьи, и отца у меня нет. Особенно душевным был боцман из прибалтов, Ян Янович. Да и я привязался к нему. Своей семьи у него не было. Начал он меня учить такелажным работам, плетению кранцев и матов, вязать морские узлы, а потом и покрасочным работам. Приходилось помогать повару на камбузе чистить картошку, мыть кастрюли. Хорошим человеком оказался и председатель судового комитета, третий механик. Он выхлопотал материальную помощь, и в один из дней вместе с боцманом повел меня в магазин. Купили костюм, ботинки, фуражку, пальто и кое-что из мелочи. Я был на седьмом небе от счастья.

Научился стоять на руле. В 1940 г. мне исполнилось семнадцать лет и, наконец, меня перевели в матросы второго класса. Снова моей радости не было предела. Оклад повысился, я стал самостоятельным человеком, помощником матери. Радовались за меня и сестренки.

Но наступил 1941 г., началась война. Зимой меня призвали в армию. На транспортном судне повезли нас, новобранцев, во Владивосток. Там после курса молодого бойца я попал служить на бронепоезд. Поскольку был подготовлен к армейской жизни, служба мне давалась легко. Стал отличником боевой и политической подготовки. Рвался на фронт, писал рапорты, а мне в ответ: “Надо будет — возьмем”. И указывали на тот берег реки, где стояла Квантунская армия: “Как ты думаешь, они сюда пришли чай пить? Держат вас здесь, чтобы не повторилось, как на Западе в сорок первом”.

Время летело. Дело шло к войне с Японией. И надо же было случиться такому! За два дня до начала боевых действий я сломал ногу, попал в госпиталь. А тут наши пошли в наступление. Война оказалась скоротечной, и 3 сентября мы уже праздновали победу. Наконец-то я вернулся на бронепоезд.

Он участвовал в боях, моих товарищей наградили медалями и орденами. Только я получил одну-единственную медаль “За победу над Японией”.

В 1950 г. демобилизовался и вернулся в Петропавловск. Поступил во вспомогательный военный флот на буксир, уже боцманом. В 1954 г. окончил курсы судоводителей-двухсоттонников, стал работать помощником, а потом и капитаном».

Я долго не терял связи с Василием Ивановичем. Но время шло, он вышел на пенсию и уехал на материк. Писал друзьям, что живет хорошо, звал в гости, передавал приветы.

Сейчас я изредка подхожу к стеле, что напротив бывшего Тралового флота. На ней — фамилии погибших членов экипажа буксира «Кит». Но не суждено было уйти в морскую пучину боцману и моему знакомому Василию Ивановичу Полякову...

ДЖЕКЛОНДОНСКИЙ КАПИТАН

Я уже рассказывал о первых выпускниках учебно-курсового комбината, одно время называвшегося Школой усовершенствования кадров комплаводства. В группе, приступившей к занятиям в 1953 г., выделялся Алексей Николаевич Моисеев. Его жизненный путь напоминает судьбу героев романов Джека Лондона. Впрочем, судите сами.

Алексей Николаевич родился 17 марта 1910 г. в крестьянской семье в селе Спасское Спасского района Новосибирской области. Село было богатое, об этом можно судить по тому, что здесь работала школа-семилетка. Места эти были хлебные, в реках и таежных озерах водилось много рыбы. Зимой ее на подводах за сотни километров вывозили в города и на железнодорожные станции. Село жило безбедной жизнью до начала коллективизации. То, что сибирскому крестьянству пришлось претерпеть в последующие годы, ярко описано в романах Виктора Астафева.

В 1926 г. Алексей окончил семилетку и поступил работать учеником на почту. В ноябре 1926 г. его назначили в школу учителем и «ликвидатором неграмотности», где он проработал до 1928 г. В октябре 1928 г. поступил в Томский педагогический техникум, но в декабре этого же года учебу пришлось оставить и уехать во Владивосток. Здесь его никто не ждал и никто рад ему не был. В Сибири и на Дальнем Востоке царила безработица. До апреля 1929 г. Алексей числился безработным на бирже труда, а затем получил направление в Дальгосрыбтрест матросом на катер в бухту Пластун.

С октября 1930 г. по ноябрь 1932 г. он трудился на пароходе Совторгфлота «Совет» матросом и боцманом. На этом судне под командованием знаменитого капитана Константина Александровича Дублицкого совершил сложнейшее полярное плавание к острову Врангеля.

В ноябре 1932 г. Алексея Николаевича призвали в Рабоче-Крестьянский Военно-Морской флот. Здесь он служил старшиной катера. После демобилизации, в декабре 1935 г. пришел в АКОфлот на пароход «Ительмен». Этим судном командовал Е. Д. Бессмертный, старшим помощником у него был А. Е. Миронов — очень грамотные и авторитетные моряки, у которых можно было почерпнуть много хорошего.

В 1936 г. «Ительмен» ремонтировался в Японии, а в январе 1937 г. Моисеева послали на курсы судоводителей-двухсоттонников. По окончании учебы в мае 1937 г. Алексей Николаевич прибыл в Петропавловск в распоряжение АКОфлота, работал помощником капитана на пароходах «Колыма», «Кокки-наки», траулере «Восток».

В 1941 г. Алексея Николаевича вновь призвали на флот. Туда же передали рыбацкие сейнеры «Вилуй» и «Авача», траулер «Лебедь». После краткосрочных курсов командному составу присвоили звание «младший лейтенант». Служил Моисеев на тральщиках и десантных судах, в августе 1945 г. принимал участие в высадке на остров Шумшу. За проявленное мужество и отличное выполнение задания был награжден орденом Отечественной войны первой степени.

3 июня 1946 г. его перевели в гидрорайон на должность военного лоцмана. Пришлось проводить торговые суда из бухты Ахомтен в Петропавловск через минные поля. Это была очень ответственная работа. В 1950 г. его демобилизовали в звании капитан-лейтенанта.

В 1952 г. Алексей Николаевич командует СРТ «Камчадал». В 1954 г. инженер отдела добычи Е. Ю. Маннер сконструировал новый трал, отличавшийся большей уловистостью. Его следовало всесторонне испытать. Выбор пал на Алексея Николаевича. На три месяца Моисеев покинул учебу в школе и ушел капитаном на СРТ, где вместе с Маннером занялся исследованием возможностей трала. Попутно разведал Пымгинскую и Кировскую банки в Охотском море. Для Тралового флота это значило многое.

В 1955 г. учеба в комбинате завершилась, на руки получен диплом штурмана дальнего плавания. В 1957 г. в Тралфлот пришли несколько новых СРТ. Один из них под номером 4336, позже названный «Кроноцким», возглавил А. Н. Моисеев.

На этих судах уже стали устанавливать электрорадионавигационные приборы, гирокомпасы, фишлупы и визуальный радиопеленгатор. Это намного облегчало работу судоводителя. Поскольку приборы были новые, Алексей Николаевич вплотную занялся их изучением, привлек к этому и своих штурманов. Результаты не замедлили сказаться — «Кроноцкий» по вылову стал занимать место в первой пятерке.

Прошел год — и Моисеев замахнулся на большее. Он со своим экипажем выступил инициатором вылова десяти тысяч центнеров жирующей сельди

на судно. Слова не разошлись с делами. Глубокой осенью 1958 г. «Кроноцкий» встречали в порту под гром оркестра. Надо сказать, что улов в десять тысяч центнеров — это очень и очень большая трудовая победа.

Видя, что Алексей Николаевич может принести еще больше пользы, работая в службе мореплавания, его переводят в управление флота на должность капитана-наставника. После этого он большую часть времени проводил в экспедициях. Часто руководство экспедиций обращалось к нему за помощью. Например, на одном из СРТ неудачно идет лов рыбы. Алексей Николаевич всегда без всяких возражений с первой оказией выходил на это судно. Ознакомившись с обстановкой на месте, он принимал исчерпывающие меры. Через несколько дней отстающее судно уже заметно набирало темпы промысла.

Он был очень тактичным человеком, никогда не имел столкновений с экипажем. Штурманы, механики, рядовой состав работали у него по несколько лет. За большие успехи на промысле в 1967 г. Алексея Николаевича наградили орденом Ленина. В 1970 г., выйдя на пенсию, он поселился в Керчи. Прожил восемьдесят шесть лет.

Алексея Николаевича я знал много лет. Работали в одной конторе и жили в одном доме на улице Ключевской. Когда он уходил в рейс капитаном, а позже капитаном-наставником, я ни разу не слышал от него, сколько он зарабатывает и стоит ли в этот рейс идти. Для него таких расчетов не существовало.

В заключение хочется сказать, что стать капитаном и хорошим специалистом ему помогли учебно-курсовой комбинат во Владивостоке и Школа кадров комплазсостава в Петропавловске. В Петропавловске сейчас живут сын Алексея Николаевича Юрий и внучка. Юрий пошел по стопам отца и стал штурманом.

В рубрике «История рыбной промышленности в воспоминаниях и документах» мы представляем воспоминания Валентина Матвеевича Корочина. Они написаны в апреле и октябре 1977 г. по случаю отмечавшегося в этом году 50-летия Акционерного Камчатского общества и Камчатрыбфлота — приемника АКОфлота. В редакцию «Вопросов...» оригинал воспоминаний любезно предоставлен бывшим главным редактором газеты «Рыбак Камчатки» О. И. Космыниной.

В. М. Корочин родился 29 мая 1915 г. в селе Капустин Яр Волгоградской области. Трудиться начал в 1932 г. С 1935 г. на Камчатке, ловец Митогинского рыбокомбината. С 1936 по 1939 гг. служил морским пограничником, после демобилизации с 1940 г. работал в АКОфлоте на пароходах «Щорс» и «Коккинаки». С 1942 г. — кочегар и машинист на паровых траулерах Морлова АКО. В 1954 г. окончил курсы механиков-дизелистов, после чего был вторым и старшим механиком на промысловых судах «Алупка», «Каховка», «Кострома» Тралового флота. В марте 1971 г. вышел на пенсию. Награжден орденом «Знак Почета», медалями. Скончался 3 марта 1990 г.

В. М. КОРОЧИН

РАБОТАТЬ НА ФЛОТЕ — ЗНАЧИТ ЛЮБИТЬ ЕГО

...21-го мая 1935 г. я впервые увидел берега такой далекой в то время Камчатки. Прибыл я на пароходе «Волховстрой» в рыбный комбинат Митога Усть-Большерецкого района. Когда уезжал из родных мест — цвели яблони, а приехал сюда — здесь еще очень много снега. И вот именно это покорило меня и многих моих молодых и старших товарищей. Насколько же велика наша родина, что в одном конце ее наступает лето, а в другом — еще только проблески весны...

Проработав два сезона ловцом на ставных неводах, в 1936 г. был призван в Красную Армию, в 60-й Камчатский морской пограничный отряд, где прослужил до 1939 г., и после демобилизации вернулся в комбинат Митога. В июне 1940 г. пришел на комбинат пароход «Коккинаки», позже переименованный в «Петра Соловьева». Меня послали в бригаду по разгрузке из его трюмов разного хозяйственного, промыслового и продовольственного груза.

Заговорил со мной показавшийся обаятельным человек, сказавший, что возьмет меня работать на пароход, если желаю. Этого самого желания у меня было много, и я написал заявление в комбинат, чтобы меня отпустили на пароход, принадлежавший АКОфлоту. Мне дали «добро», и я принес это заявление тому человеку, который со мной заговорил, — старшему механику Карпу Ильичу Коробову. Пошли мы с ним к капитану Владимиру Никандровичу Соломко, который и принял меня в штат кочегаром второго класса.

С работой освоился быстро, легко сдружился с экипажем, и пошла моя морская жизнь. Вторым механиком Зосим Николаевич Алешко, третий Александр Николаевич Соколов и четвертый Иван Федорович Мицай прикрепили меня к хорошим кочегарам, и через три месяца я уже был кочегаром первого класса и неплохо держал пар.

Так мы и работали, ходили в разные концы нашей Камчатки. Однажды во Владивостоке Карп Ильич говорит мне: «Вот что, голубок (это была его добрая поговорка), сходим еще раз в экспедицию, а потом поедем в отпуск, и я тебе покажу Одессу». Хороший он был человек, я дал ему согласие поехать. В июне 1941 г. совершали рейс на западный берег Камчатки и сделали первый заход в Кихчикский комбинат. Встали под разгрузку, а 22 июня услышали страшное слово — «война».

Весь экипаж был готов выполнить все то, что от нас требовалось. Потом пароходы АКОфлота стали делать рейсы в Америку. Они доставляли оттуда разные грузы, необходимые в то время. К 1942 г. я, как и старые моряки, уже понимал, что в стране сложилась тяжелая обстановка, и трудовые люди нужны везде. Тогда я работал кочегаром на пароходе «Щорс», на котором, как и на «Коккинаки», тоже были очень хорошие люди. Моим друзьями стали Иван Крайнов и Дима Матюнин, старший машинист. Я очень благодарен Ивану Игнатьевичу за то, что он спас мне жизнь, когда я попал под напряжение 220 вольт. Он вовремя сумел выдернуть из моих рук переноску, которую я замкнул на себя.

Произошло это так. На «Щорсе» нужно было чистить топливные танки. Вот мы с Иваном взялись за эту работу и сделали ее отлично. За экономию очень дефицитного обтирочного материала и солярового масла получили благодарность от начальника АКОфлота Якова Марковича Дробкина. Мыли танки горячей водой, скатывая ее в баржу. Вот тут-то я и замкнул переноску на себя.

11 августа 1942 г. я перешел в Морлов, работал на паровом траулере «Буревестник», где мне тоже встретились хорошие люди: капитан Владимир Михайлович Неклюдов, старший механик Игнатий Игнатьевич Наркевич, кочегары Иван Сергеевич Баженов, Алексей Иванович Богушевич, Иван Петрович Минин и другие.

Ловили рыбу, людей было мало, поэтому нас переводили с одного траулера на другой. Мне пришлось работать с замечательными механиками, такими, как Александр Иванович Лесовой, Александр Елисеевич Мамонтов, о котором можно говорить очень много хорошего, так как он всегда интересы работы ставил на первое место. Он один из первых ветеранов БАОЛ, Морлова, и до ухода на заслуженный отдых был энергичным и справедливым. А еще был у меня друг — Андрей Васильевич Куличенко, с которым мы вместе работали и на траулере «Восток», и на траулерах «Буревестник», «Палтус», «Гага».

В военные годы мы трудились под лозунгом: «Все для фронта, все для победы над врагом!» Был у нас и такой лозунг: «У нашей родины две традиции, и честь обеих нам дорога. Одна — отлично уметь трудиться, другая — умело громить врага». И мы отлично добывали рыбу, а ее нужно было очень много, потому что это был пищевой продукт.

Тралмастерами работали Павел Егорович Алешкин и Александр Андреевич Кузнецов, не считавшиеся ни с чем, обеспечивавшие орудия лова в любой мороз и непогоду. На судах всегда выходила стенгазета, в которой отражались успехи в работе и победы на фронте. Как-то раз я написал для газеты стихотворение. Все ребята хвалили меня, но оно, конечно, в литературном отношении слабовато, а в истине верно. В нем есть такие строки:

*Неспокойно, но счастливо жили мы мирно,
Создавая строительство в крае родном.
Но арийцы хотели поставить нас смирно,
А забыли вояки о главном одном:
Что советский народ — это бурное море!
Что с земли он не может своей отступить,
Что посыплется немцам на голову горе,
Что придется воякам назад удирать!*

Наши славные воины громили врага на всех направлениях, а мы с еще большим энтузиазмом трудились. Работа нас молодых, сильных духом, хотя очень трудно было с продовольствием, не угнетала, а наоборот, воодушевляла.

А тут и любовь пришла. Когда мы с Ниной Григорьевной решили пожениться, то поставили в известность старшего помощника капитана траулера «Восток» Якова Яковлевича Изаак. А тот в свою очередь доложил капитану Григорию Трофимовичу Ленскому, что и было зафиксировано в судовом журнале. И состоялась «пышная» свадьба. С промтоварами было очень сложно. У меня был костюм, и я отдал брюки своей Ниночке, чтобы она сшила себе из них к свадьбе юбку. Купили по очень высокой цене литр спирта, было и весело, и грустно потому, что немцы нарушили нашу мирную жизнь, и нам трудно. Но главное — была создана семья...

...В 1942 г., когда рыболовные паровые тральщики работали у мыса Сивучий и в заливе Камбальный, за два часа траления подъемы были до двух тонн, и это считалось хорошо, но зато краба было удивительно много и причем очень крупного. В каждом поднятом трале их было до 400—500 штук. Тогда возник вопрос: почему же мы, рыбаки, выбрасываем этого краба за борт как прилов, тогда как он считается деликатесным продуктом?

На западном побережье в то время работали несколько краболовов, и руководство Морлова договорилось о том, чтобы они принимали от нас пойманный краб. Пришло указание: весь краб укладывать на палубе штабелем панцирем вниз и сообщать краболову. Теперь за каждый подход на сдачу мы

его сдавали по две-три тонны, и нам было отрадно на душе, что этот ценный продукт был использован по назначению.

А улов камбалы, как это я запомнил, увеличился в то время, когда траулер «Буревестник» вышел на большую глубину на траверзе Явино. Как обычно, мы прошли с тралом около часу и когда стали выбирать трал, то думали, что где-то за что-то зацепились. Но оказалось, что это никакой не зацеп, а просто в трале было невероятно много рыбы, и мы вытащили одни обрывки, а весь трал оказался оторванным и оставленным на грунте. Мастера добычи Алешкин и Кузнецов кое-что пригодное из него взяли. Но когда вооружили новый (в то время на нерабочем борту был готовый трал), то уже стали с тралом идти пять минут, а иногда на стопор не брали, и при подъеме оказывалось 9—12 тонн. Таким образом, это время можно считать началом лова на Явинской банке.

А жизнь шла своим чередом... Наша победа была неизбежна, а отсюда и настроение поднималось, и работа шла споро. Тогда на наших судах не было ни киноаппаратов, ни магнитофонов, а имелись две гитары, мандолины, балалайки, баян, и находились такие товарищи, которые могли играть на этих инструментах. Так мы и работали, и немного веселились.

В то время среди моряков была очень популярна песенка на мотив «Жил отважный капитан». Но только теперь это был не капитан, а отважный кочегар. Вот слова этой песенки, которую, кстати, по просьбе друзей, я иногда после вахты исполнял под гитару.

*Жил отважный кочегар,
Лазил в топку — в самый жар.
И в котле его бурлил гордый пар.
Раз пятнадцать он хворал,
Обжигался, угорал,
Но никто его на палубе не знал
Лишь один машинист
Понукал его, заглядывая вниз.
Кочегар! Кочегар, не шутите,
Ведь в котле застынет кровь корабля.
Кочегар! Кочегар, пощадите,
Не то за рейс нам не заплатят ни рубля.
Но однажды кочегар
С горя выпустил весь пар.
И котел его остыл, как самовар.
Раз пятнадцать пароход
Повернул по воле вод,
И встревожился на палубе народ.*

*Позабыв про уют
Пассажиры из кают как запоют:
Кочегар! Кочегар, не шутите,
Ведь в котле застыла кровь корабля!
Кочегар! Кочегар, пощадите,
Ведь без вас бессилен штурман у руля.*

Да и в самом деле, много зависело от того, какой кочегар стоит на вахте. Штурманский состав всегда вывешивал в столовой результат пройденных миль, если это было на переходе, а также и во время лова: чья вахта сработала лучше. Так что кочегар был уважаемый человек. Я лично проработал кочегаром первого класса двенадцать лет, и за эти годы ни разу не упрекнули меня, что плохо держал пар.

Также были славные кочегары Андрей Васильевич Куличенко, Николай Андриющенко, Семен Баталов и много других товарищей. И все это было в тяжелые годы войны, в то время, когда в стране не хватало всего. А сейчас — дело совсем другое, сейчас все есть, и рыбак идет в море уже не на угле, а с мощными двигателями внутреннего сгорания, а все котлы работают на автоматическом режиме. Да что вспоминать то время, когда ход судна всецело зависел от качества угля и работы кочегара. А сейчас кочегар на твердом топливе на морском флоте малочисленен. Все это уже в прошлом. Мы, ветераны, помним те тяжелые времена, но отрадно и радостно за настоящее...

Началась мирная жизнь, нужно было восстанавливать народное хозяйство. В 1951 г. на траулере «Гага» нам поручили освоить новый трал с бобинцами конструкции Гордеева. С нами в экспедиции находились научные работники ТИНРО. В состав экипажа входили: капитан Григорий Орлов, Владимир Лохман, второй помощник капитана Олег Антонович Заварин, я уже был машинистом. Мы это испытание привели хорошо и нанесли на карту много банок трески, палтуса.

В 1954 г. меня направили на учебу в ШУККПС на механика-дизелиста третьего разряда. Это было связано с тем, флот начал пополняться совершенно новыми судами типа СРТ, которые были по сравнению со старым флотом лучше. После окончания школы меня направили работать на СРТМ «Алупка», где проработал четырнадцать лет. Когда в 1968 г. «Алупку» списывали, то мне на память вручили ее фото. На «Алупке» тоже работали хорошие люди. Это капитаны Михаил Григорьевич Чекаленко, Дмитрий Иванович Дегтярев, Вячеслав Харитонович Федосеев. С ними у меня, как у старшего механика, всегда был хороший контакт. Моими помощниками были второй механик Владимир Михайлович Курбаков, проработавший на «Алупке» шесть лет, Николай Семенович Растяпин, очень добросовестно относившийся к своим обязанностям, электрик Валентин Грехов...

После «Алупки» я работал на СРТР «Каховка», «Кострома», и в марте 1971 г. ушел на пенсию. Управление тралового флота для меня является са-

мым близким и родным. Хочу сказать в заключение нашей славной молодежи, что работать на производстве — это, значит, любить его и одинаково переносить и радости, и неудачи, быть патриотом своего предприятия. У меня в трудовой книжке стоит два штампа: принят на работу в 1942 г. и уволен в связи с выходом на пенсию в 1971 г.

Следующий материал тоже представляет собой воспоминания старого моряка, ветерана Камчатрыбфлота и Тралового флота, капитана дальнего плавания Сергея Ивановича Пронина.

С. И. Пронин родился 20 марта 1913 г. В десятилетнем возрасте начал трудиться по найму. В 1929 г. поступил во Владивостокский рыбный техникум. По его окончании в 1934 г. назначен четвертым помощником капитана парохода АКОфлота «Ительмен». В 1937 г. — старший помощник капитана парохода «Якут», отмечен премией Наркомрыбпрома СССР «За перевыполнение планов путины». В конце 1937 г. назначен капитаном «Ительмена». В 1939—1940 гг. трудился на транспортных судах в Архангельске. С 1940 г. — капитан танкера АКОфлота «Максим Горький». С началом Великой Отечественной войны мобилизован в ВМФ, служил старшиной катера. В 1944 г. командирован в США и Канаду для перегона в СССР судов по ленд-лизу. В 1945 г. направлен в Германию для приема трофейного судна. Два года стоял в ремонте в Швеции. В Петропавловск вернулся в 1949 г., вновь назначен капитаном «Максима Горького». С 1953 г. — главный капитан флота Камчатрыбпрома, в 1956 г. — капитан-наставник Тралового флота. В 1970-х гг., после выхода на пенсию, уехал в г. Ессентуки.

Воспоминания С. И. Пронина датированы 28 марта 1985 г. Это — странное письмо на имя первого секретаря Камчатского обкома КПСС Д. И. Качина. 19 апреля 1985 г. документ был отправлен в редакцию «Рыбака Камчатки» с сопроводительной запиской, подписанной заведующим отделом рыбной промышленности обкома. В ней говорилось, что письмо «после соответствующей редакционной доработки было бы целесообразно опубликовать на страницах газеты». Небольшие фрагменты рукописи воспроизводились в статьях, посвященных 40-летию Победы. Теперь появилась возможность опубликовать этот интереснейший документ полностью...

С. И. ПРОНИН

«ЖИЗНЬ ПРОЖИТА С ЧИСТОЙ СОВЕСТЬЮ...»

20 марта 1983 г. мне исполнилось семьдесят лет. Во Владивосток к нам приехала дочь с внуком Сережей, четырнадцати лет. Когда юбилейные торжества закончились, и мы остались одни, Сережа попросил меня: «Дедушка, покажи свои ордена». Я сначала растерялся, а потом ответил шуткой,

что прожит жизнь и не получить ни одного ордена в нашей стране тоже нужно суметь.

Мне сразу же вспомнился случай, когда на тридцатипятилетие УТРФ меня вызвал начальник отдела кадров Александров и предупредил, что я должен занять место в президиум при всех орденах. Когда он узнал, что я их не имею, то, пожав плечами, ответил: «А я считал, что Вы один из заслуженных товарищей на Камчатке, но все равно в президиуме Вы должны быть».

Я человек гордый, никогда перед начальством шапку не ломал и тем более вопроса о наградах не поднимал. Помню такой случай. В сентябре 1935 г. мы стояли на рейде Уэлена. Я был третьим помощником капитана на пароходе «Ительмен». Капитан Е. Д. Бессмертный при команде разнес меня за то, что я неправильно предупредил старшину катера, из-за чего пришлось переставлять кунгас. Капитан был не прав, и я потребовал извинения, иначе отказался выходить на работу.

В конфликт вмешался помполит Сильянов, он быстро разобрался. Старшина катера подтвердил, что он перепутал сигнал. На четвертые сутки капитан на судовом собрании извинился, я вышел на работу. Капитан не затаил на меня злобы, мы были на дружеской ноге до самой его смерти.

До своего юбилея жил спокойно, пока внук не задал каверзного вопроса. И действительно, почему меня обходили при каждом очередном награждении по рыбной промышленности Камчатской области?

Как-то в 1983 г. встретил П. Д. Киселева (бывшего начальника Камчатрыбфлота. — С. Г.). К слову, рассказал про вопрос внука. Киселев мне поведал, что за труд в КРФ и УТРФ меня представляли к награждению семь раз, но каждый раз моя кандидатура снималась работниками КГБ.

Теперь, можно сказать, жизнь прожита. Но это вопрос меня мучает еще с большей силой. Почему такая чудовищная несправедливость выпала на мою долю? Хочу рассказать последовательно, как сложилась моя жизнь, и можно ли меня упрекнуть в каких-либо грехах и неправильных действиях.

Жизнь обкатала меня со всех сторон и не была сладенькой. Трудиться стал с малых лет, так как в интервенцию отец потерял работу. К тому же он был равнодушен к винцу. Выручали небольшой огородик и случайный труд матери на пошиве.

Мы жили во Владивостоке на Второй речке, там стояли японские войска, каппелевцы, семеновцы и контрразведка белых. Отец, по специальности связист, проработал на аппарате «Бодо» более двадцати лет, грамотный, много читал и хорошо разбирался во всех событиях. Время было беспокойное. Иногда к нам приходили какие-то люди. Осенью 1921 г., ночью, в сильный дождь кто-то постучал в окно. Мама открыла дверь, поднялся отец. Пришедший высокого роста с большой черной бородой был одет в черный плащ с медной застежкой со львом. Он спросил: «Не передумали?» «Нет», — сказал

отец и попросил маму что-то принести. Пришедший произнес: «Это очень опасно, подумайте». Отец ответил, что не любит менять решений. После этого неизвестный ушел.

Впоследствии, уже при советской власти, отца встретил тот «ночной посетитель». Он оказался одним из руководителей коммунистов Дальнего Востока, помог отцу устроиться на сезонную работу в Дальрыбу с выездами на Камчатку, следить за выловом рыбы японскими рыбопромышленниками. Чтобы меня и старшего брата занять делом, отец брал нас с собой. Таким образом, мы начали трудиться в Соболевском рыболовном товариществе «Труд», я с десяти, а брат — с тринадцати лет.

Как-то я спросил отца, что же мама в 1921 г. передала приходившему. Вот что он ответил: «Видишь ли, я не был коммунистом, но глубоко сочувствовал им и понимал, что в России свершилась народная революция. На Дальнем Востоке сложилась тяжелая обстановка. Нашему посетителю поручили перебраться в Хабаровск, обо всем доложить товарищам по борьбе. Контрразведка белых проверяла всех, и ему требовались надежные паспорта на него и жену, которые он и получил их от нас. Безусловно, мы сильно рисковали. Если бы контрразведка это обнаружила, меня бы расстреляли. В то время жизнь ничего не стоила»...

Помню такой случай из 1928 г. Рыба была подготовлена к отгрузке, на рейде стоял японский фрахтованный пароход, но шторм не позволял начать грузовые операции. За судном следили с берега. Вдруг оно начало подавать гудки, вызывать катер. Последний стоял в реке, и не мог выйти из-за отлива. А я возьми и предложи сходить к пароходу на шлюпке. Нашлись смельчаки.

На берегу стоял оцинкованный американский склад. При нем имелась привезенная из Америки морская шлюпка «Дора». Нам дали ее, и мы втягетом отправились к пароходу. Удачно подошли к судну. Суперкарго сообщил нам, что капитан хочет сниматься, так как уголь на исходе. Мы заверили, что утром начнем погрузку. При возвращении назад шлюпку перевернуло, один из нас поплыл к берегу, а я уговорил остальных держаться за леера у шлюпки. Вскоре нас выбросило на берег, а тот, что поплыл один, вывихнул себе руку.

Утром началась погрузка, все работали, как звери. За сутки с небольшим успели отгрузить рыбу и посадить отъезжавших на материк пассажиров. Это было мое первое морское крещение в Охотском море. С того времени зародилось желание стать моряком.

В 1929 г. я поступил во впервые открытый на Дальнем Востоке Рыбный техникум на судоводительское отделение. В 1930 г. отправился на практику на рыболовный траулер «Дальневосточник» в должности матроса-засольщика. Кроме того, меня на судовом собрании выбрали артельщиком. Капитаном был помор Я. Посников из Архангельска. Он прибыл на Дальний Восток по договору — осваивать голубую целину и учить траловому делу рыбаков.

С ними же приехал тралмастер Баландов. Капитан здорово зашибал. Когда мы пришли в Петропавловск, у него началась горячка. Баландов попросил меня найти молока. Время — час ночи. До четырех часов бродил по хибаркам, всех собак поднял, но все же молока принес, и вскоре капитан пришел в себя.

С тех пор он учил меня всем премудростям мореплавания и рыбацкому делу. Мы дошли до Анадырского залива, где напали на проходящую треску, которой быстро забили трюма. На обратном пути нам предложили забункероваться в Корфе, где в очереди за углем скопились шесть тральщиков. Дело было осенью. Как-то стою на вахте в темную ночь и вижу, что огни тральщиков уходят от нас. Я доложил старпому Иванову, а сам подумал, что нас несет к берегу. Иванов посмеялся надо мной и сказал, что это тральщики отходят от нас, испугались ветерка. Выйдя на крыло, постучал капитану и рассказал о случившемся. Он моментально вышел на мостик, приказ готовить машину и отдать второй якорь. Вскоре мы отошли от берега. Капитан сказал, что нас дрейфовало на берег, так как якорь не держал. На другой день капитан издал приказ, где вынес мне благодарность за бдительность. Это была моя первая благодарность.

В 1932 г. по моему желанию вновь был назначен на «Дальневосточник» третьим штурманом. В то время штурманов не хватало, и порт выпускал курсантов мореходных училищ в рейсы в младших должностях. Траулер был оборудован в морскую лабораторию для участия в экспедиции по Второму международному полярному году для исследования Берингова пролива. Начальником назначили гидролога из Ленинграда Ратманова. С ним прибыла группа научных работников и комиссар экспедиции.

Перед отходом судно встало на рейде бухты Золотой Рог против улицы Первого Мая. Отход планировался через два дня, вахты несли суточные. Со мной стоял третий механик Михеев, выпускник Архангельского училища, попавший к нам по распределению. Рядом с улицей Первого Мая был парк с танцплощадкой, где играла духовой оркестр. Ночью приходит ко мне вахтенный машинист и говорит, что вода в котле падает, ее уже нет в стекле, а механик уехал на берег и не возвращается. Я сразу решил сходить на шлюпку за механиком на любое судно, но близко ни одного не оказалось, поэтому, боясь упустить время, дал указание выгребать весь жар из котла, что и было сделано.

Утром прибыл Михеев с больной головой, а вслед стармех Баранов и капитан Овчинников. Доложил им о случившемся. К вечеру подняли пар, а потом ко мне пришел стармех (он перегонял «Дальневосточник» из Кенигсберга) и говорит: «Ты меня и Михеева спас от тюрьмы, хочешь, я отдам тебе новый заграничный костюм». Я отказался, на этом история и закончилась. В рейсе ко мне подошел кочегар, мой тезка, атлетического телосложения, и сказал: «Ты будешь хорошим моряком, если не начнешь хлебать водочку.

Михеев дерьмо, ты его вытащил из петли, но главное — ты спас котел, за который государство заплатило золотом».

Я помню эти слова старого кочегара до сих пор, и уже в то время понял, что на флоте главный бич — это пьянство. Поэтому на судне всегда был трезвым и беспощадно боролся с пьянством. Результат — двадцать шесть лет проплавал без единой аварии, команды, в основном, меня уважали, а пьяницам я был враг.

Следует рассказать еще об одном случае на «Дальневосточнике» во время практики в 1931 г. Мы готовились следовать на промысел в Татарский пролив. Траулер стоял в профилактическом ремонте машины и чистке котла. Боцман-эстонец Сидрик уважал меня за морскую хватку и только мне доверял окраску мачт, надстроек. Предстояли ходовые испытания, на судно прибыл представитель Регистра. На руль встал матрос Пихель, но капитан потребовал поставить меня.

Минут тридцать на мостике находился старпом Иванов. Как только мы вошли в Босфор Восточный, он показал, куда держать, а сам сошел с мостика, якобы в галюн. Когда траулер проходил мимо большого судна, стоявшего на рейде, внезапно из-за его кормы вышел буксир с баржей. Казалось, столкновение неминуемо. Я знал, что судну с буксиром нужно уступать дорогу, поэтому решил отработать задним ходом, а руль положил право на борт. Буксир прошел чисто. На мостик влетел старпом, потом капитан и механик. Капитан упрекнул старпома, почему тот близко проходил мимо стоящего на якоре судна. Иванов ответил, что надеялся чисто пройти, а тут буксир помешал. Все кончилось благополучно, а Иванов попросил меня не говорить капитану, что он сходил с мостика.

Перед этим происшествием во Владивостоке в Клубе водников (ныне Дом офицеров) проходил показательный суд, где судили членов экипажа двух новых траулеров за столкновение в порту. Я прослушал почти весь процесс. Осудили старшего и вахтенного механиков, капитана, вахтенного помощника и вахтенного матроса, растерявшегося перед столкновением. А основной причиной столкновения оказалась поголовная пьянка администрации траулера.

Когда мы следовали на «Дальневосточнике» с экспедицией Ратманова, в проливе Лаперуза нас задержали японцы. Предложили встать на якорь в заливе Анива, на борт прибыли два полисмена, к вечеру подошел катер. Полисмены сказали: «Ждите большое начальство». Уезжая на катере, они разговаривали между собой, и я из этой беседы понял, что они возвратятся утром, а «большое начальство» прибудет к вечеру. Когда они ушли, сразу все закрыл туман. На палубе я встретил комиссара, рассказал ему и, между прочим, сказал, что пока стоит туман, нужно сниматься, а то сожжем уголь, придется покупать его у японцев. Я не знаю, какой был совет у нашего на-

чальства, но мы через полчаса снялись, даже по пути в проливе сделали часовую станцию на течение, а потом забыли про инцидент.

В Петропавловске нас поставили у песчаной косы. Ночью взошла луна и так ловко нас осветила, что тень, упавшая на противоположный берег, создала впечатление входящего в Ковш судна. Комиссар, увидев тень, сразу решил, что это решил нас догнать японский военный корабль. Он поднялся на мостик и показал мне силуэт. Я ему ответил, что это тень. Он долго не соглашался, пока не убедился, что тень остается на месте.

По окончании техникума, в 1934 г. меня назначили на пароход «Ительмен» четвертым штурманом. В августе мы вышли в снабженческий рейс до Уэлена. Будучи на вахте с четырех до восьми часов утра (стоял вахту за старпомом), мы подходили к японским островам Риссири и Рефупири. Часов в шесть утра заметил дым на корме, на которой под брезентом находились импортные шведские спички для Севера. Сразу сообщил в машину: быть готовыми подавать воду на корму, потом доложил капитану, чтобы он вышел на мостик, одного вахтенного матроса послал поднять палубную команду в кубрике на баке с боцманом и плотником. Сам поднял машинную команду на юте. Через шесть минут три ствола давали воду в очаг пожара, который потушили в считанные минуты (сгорело три ящика из двухсот). Причиной пожара стала переноска, протянутая к лагу через световой люк, который от вибрации винта перебил провод. При замыкании спички и загорелись.

Капитан объявил благодарность тринадцати членам экипажа за бдительность и умелые действия, а начальник экспедиции Дьяков премировал меня коричневыми полуботинками фабрики «Скороход». Все было сделано так быстро, что ни один пассажир не узнал, что под утро был потушен пожар.

20 декабря 1936 г. на пароходе «Ительмен» мы вышли из Владивостока в Иокогаму на ремонт в связи с продажей КВЖД Японии. С окончанием ремонта в феврале 1937 г. капитан Якимов вызвал меня и поручил произвести отгрузку судового металлолома, скопившегося после ремонта, для продажи его по цене двенадцать иен за тонну. Баржу с металлоломом катер повел каналом для выгрузки на склад покупателя с одновременным провесом. Я, полисмен и хозяин на легковой автомашине отправились в Иокогама-док, где стояло судно.

В центре города остановились у фруктового магазина, где хозяин купил три корзины разных фруктов для капитана, меня и полисмента. Потом мы подъехали к небольшому ресторану поужинать. Было много японских блюд и разных напитков. Мне казалось, что они хотят меня напоить. Нас обслуживала миловидная японка, которая всячески хотела понравиться мне. Хозяин говорит: «Вы нравитесь барышне, и она Вас приглашает к себе. Здесь близко».

Я категорически отказался, заявив, что у меня есть семья, и попросил поскорее отвезти меня на судно, так как уже поздно. Можно было все уду-

мать: либо они хотели овладеть деньгами, либо завербовать на свою сторону. Хозяин ушел из-за стола, видимо, куда-то звонить. Его не было минут тридцать, а потом он пришел и сказал, что можно ехать. По прибытии на судно я доложил обо всем капитану, а о случившемся в ресторане рассказал помполиту Сильянову. Последний был склонен думать, что меня пытались завербовать.

В конце сентября 1937 г. мы вышли на пароходе «Ительмен» на западную Камчатку. Рейс продолжался 66 суток, но из-за непрерывных штормов удалось выгрузить всего 70 тонн. Из-за окончания запасов угля и воды перешли в Петропавловск.

На западном побережье сложилась чрезвычайная обстановка: отсутствовало снабжение, продовольствие, не было топлива. Вербованные рабочие с северных комбинатов самовольно уходили пешком на юг. Капитана «Ительмена» А. В. Арсентьева сняли с судна, тогда процветала «ежовщина». Мне предложили принять «Ительмен» и готовиться к выходу на западную Камчатку. Я хотя и имел кое-какой опыт, но командовать таким судном и тем более идти в зимний рейс до Ичи было для меня очень сложной задачей, так как никогда до этого суда зимой побережья Камчатки не посещали. Неоднократно поднимал вопрос о назначении нового капитана, однако на мои просьбы никто не откликнулся, а наоборот, даже припугнули в «органах». Старпомом мне дали П. Д. Киселева, его сняли с траулера «Буревестник». Мы были однокурсниками по рыбному техникуму.

26 декабря вышли в рейс. Единственное, что меня успокаивало, это опыт зимовки в 1928 г. в селении Русь Соболевского района. Мы с отцом тогда сделали две поездки на собаках в Большерецк в январе и феврале, перевозили груз в кооператив. Ночевали на комбинатах, там видели, что вдоль берега тянется полоса воды. Сторожа рассказывали, что всю зиму преобладают северо-восточные ветра, которые отгоняют лед от берега. Но стоит ветру измениться, как лед подходит к берегу и образует нагромождение торосов, поэтому необходимо следить за состоянием льда и ветра.

Мой замысел оправдался. Используя северо-восточный ветер, мы быстро по кромке льда добрались до Ичи. Морозы были настолько сильные, что чистую воду у берега быстро схватило тонким льдом. Предупредили все комбинаты, чтобы они обили борта кунгасов листовым железом. Где этого не сделали, кунгасы быстро выходили из строя.

В Иче взяли в освободившийся твиндек первых пассажиров. Со сменой ветра уходили подальше в лед, для этого непрерывно следили за ветром и примечали подходящие полыньи, которыми пользовались при отходе от берега. Рейс проходил чрезвычайно сложно. Он продолжался 60 суток. Мы сумели взять более тысячи пассажиров, выгрузить 3 600 тонн генерального груза и принять 700 тонн рыбопродукции.

Когда подошли к Озерной, старший механик Сираш доложил, что уголь на исходе. Я лично проверил, действительно, его оставалось в обрез с запасом на трое штормовых суток. Погода стояла хорошая, выгрузка шла быстро, пришлось предупредить директора, что сможем простоять только до утра. Директор, видимо, был хорошо подготовлен, и к утру снял весь груз и посадил пассажиров.

Через сутки с небольшим мы вошли в Авачинскую губу и сразу встали в Ковш под бункеровку. И вовремя — к вечеру поднялся штормовой ветер. Встретили нас как победителей с духовым оркестром. Всю команду премировали полумесячным окладом, а мне вручили значок «Отличник Наркомрыбпрома». Пережито в этот рейс было сполна, так как риск был огромный. Мы находились в полном неведении, что нас ждет впереди.

В Петропавловске сдал пароход «Ительмен» капитану Шашу, а сам пошел в отпуск. Мне исполнилось двадцать пять лет. Подошла пора подумать о семье. Во Владивостоке меня ждала невеста. Мои родители жили на Второй речке в самодельном глинобитном домишке. Как-то зашел к нам милиционер и предложил мне явиться с паспортом в милицию к начальнику. Начальник взял мой паспорт, перечеркнул в нем дальневосточную прописку и приказал мне покинуть пределы Дальнего Востока в десятидневный срок.

Во Владивостоке тогда творилось что-то ужасное. Ежедневно Дальний Восток покидали тысячи людей. Для вывоза организовали даже товарные вагоны, так как достать билет на пассажирский поезд было невозможно. За десять дней я не получил никакого ответа, за что меня выгоняют из родного дома. Стало не до свадьбы. Невеста согласилась поехать со мной, мне посчастливилось купить очередь на поезд, и мы отправились в Москву. Казалось, что там я сумею добиться справедливости. В Москве смог добраться до начальника милиции Московской области. Он мне объяснил так: «Не трать нервы и средства. Советую поселиться в Архангельске, ближе к морю. Пройдет годик, не больше, и тебе разрешат вернуться домой. Это какая-то государственная ошибка».

В Архангельске начальник пароходства встретил меня доброжелательно: «Одесситов не беру, а дальневосточников беру с удовольствием». Меня с ходу назначили старпомом на лесовоз «Иртыш», и мы ночью вышли в Мурманск. Жену поселил в гостиницу. Зимой, к январю, нам дали комнату в новом доме, с кухней на две семьи.

Год в Архангельске мы прожили неплохо, появились друзья. Я освоил Северный бассейн, мне даже предложили сдать документы на оформление визы в загранку, только вопрос: «За что?» продолжал меня мучить. В 1939 г. по совету сестры я подал заявление в управление милиции Владивостока. Не прошло и месяца, как мы получили разрешение вернуться. Начальник пароходства пытался меня уговорит остаться, предлагал принять хорошее судно в должности капитана. Отпустил только после рейса в Онегу.

В мае уволился, а в июне мы вернулись во Владивосток, на родину. При получении паспорта начальник милиции заявил мне, что случилась ошибка. «Считай, что у тебя ничего не произошло». Легко сказать, что ничего не произошло, нервы-то были подорваны основательно.

В 1940 г. меня назначили капитаном на танкер «Максим Горький» без перерыва стажа. У единственного на Камчатке танкера работы было много. За год мы умудрились сделать двенадцать рейсов: четыре на западную Камчатку, три — на восточную, два — во Владивосток, два — на Сахалин и один в Анадырь.

Летом 1940 г. танкер находился в Кировском рыбокомбинате на Южной базе, а на Центральной базе стоял рефрижератор-«марселец» Востокрыбоходфлота, название его не помню. К полудню ветер с моря покрепчал, подняли якорь с намерением отойти мористее. Радист приносит телеграмму с рефрижератора. Его капитан просит помощи, так как его кормой навалило на ставной невод. С ходу подошел по носу, отдал два якоря, подал буксир и оттащил его от невода. Этим спас судно от возможного выброса на берег, так как ветер еще более усилился. Капитан рефрижератора дал согласие подписать документы о выплате вознаграждения, но я отказался, так как считал, что советские моряки должны оказывать друг другу помощь безвозмездно.

В январе 1941 г. при переходе из Владивостока в Петропавловск, подходя к Сангарскому проливу, стармех Рядченко доложил, что в упорном подшипнике гребного вала обнаружены наждачный песок и глубокие насечки на вале. Мы проверили каждого человека, уточнили, когда это могло случиться. Договорились проявлять бдительность. Ближе к ужину старпом Нешевец сообщил, что в солянке нашел битое бутылочное стекло. Проверка на камбузе подтвердила наличие в кастрюле стекла. Команде выдали сухой паек. Все было рассчитано, чтобы мы зашли в Японию, в порт Хакодате. На борту находился явный враг. Все наши старания ни к чему не привели. С приходом в Петропавловск подал рапорт начальнику флота в надежде, что «органы» займутся этим вопросом. Но ничего подобного не произошло. Враг остался безнаказанным, а ведь это произошло накануне войны.

31 июля 1941 г. во время профилактики главного двигателя в мастерских Востокрыбоходфлота во Владивостоке почти всю команду мобилизовали в Тихоокеанский флот. У меня военного звания не было, поэтому определили старшиной второй статьи командовать военным катером ОСКК-018, принадлежащим СНИСУ. Мы обслуживали все посты в заливе Петра Великого. На катере, кроме меня, служили пять человек, а к 1943 г. остались двое: я и моторист Рыгников. Всех остальных отправили на фронт.

В декабре 1943 г. меня из Тихоокеанского флота отозвало Арктическое пароходство для перегона из США ледокольного буксира «Капитан Мелехов», головного из пятнадцати таких судов. Заказ проходил по ленд-лизу как

военный, и меня представили как лейтенанта Военно-Морских Сил. Суда строили на временной верфи, располагавшейся на берегу реки Мажестик у города Сент-Луис. Постройка затянулась, так как в тот год река залила верфь. Сначала меня со старшим механиком Кубасовым направили в Вашингтон. В посольстве мы получили из рук А. А. Громыко временные американские паспорта. Нас использовали в Русской закупочной миссии. В Сент-Луис первым отправился стармех, а я прибыл туда поездом спустя два месяца.

Товарищи встретили нас и поселили в гостинице «Марк Твен» на шестидесятом этаже. Прошло дней пятнадцать работы на верфи. Возвращаясь, как обычно, взял у портье ключ, поднялся на свой этаж. Прохожу мимо двери соседнего номера, она открывается, вижу в комнате почти голую «леди», которая пальчиком приглашает меня. Соблазна было много, и, согласись я на этот крючок, могло кончиться плачевно для меня, так как не известно, что было вложено в эту акцию. Безусловно, «леди» выполняла чью-то волю.

В Вашингтоне работалось легко. Что представляет Америка? Там я жил в одном доме, в котором проживал с женой и матерью некто Кобылянский, выходец из Ленинграда. У него в Союзе остался брат — профессор Кобылянский, а этот работал старшим продавцом в универсаме и еще подрабатывал у нас в миссии переводчиком. Он мне много рассказывал, как ему довелось жить в хваленной свободной Америке. Только и остались, что несбыточные мечты о родине. На что только не способен капитализм ради наживы! Здесь человек ничто.

При выходе из военно-морской базы Нью-Орлеан ко мне на буксир прислали младшего лейтенанта Военно-Морских Сил США по связи по фамилии Фобс, прыщавого юнца, немного знавшего русский язык. Он всячески старался принизить наши успехи на фронтах, считал наш народ серым медведем, а когда я узнал, что он сын управляющего банком, все встало на свои места. В Панаме он организовал поездку на развалины крепости Бальбоа пятисотлетней давности. Возвращаясь назад, автобус остановился у ворот дома терпимости, обслуживавшего американские войска зоны Панамского канала. Хорошо, я был в автобусе, поехал проверить, что это за экскурсия. Запретил экипажу посещать такие места. Затем мы вернулись на буксир.

Мистер Фобс всячески уговаривал не заходить в мексиканские порты для снабжения и главное не брать у них продукты, уверяя меня, что мексиканцы дикари, а мяса у них свежего нет. Они не хотят работать, только пьют вино и играют на гитарах. Я задал ему вопрос, на кого они не хотят работать, на вас? И почему дикари, если сумели вас выпроводить из своей страны? После этого он прикусил язык. В Панаме мне предложили ждать подхода еще четырех буксиров, однако я убедил начальство, что мне нужно уходить, так как у экипажа от влажной жары появилась на теле сыпь. Мне разрешили следовать самостоятельно.

Как-то в темную ночь при крупной зыби нас ослепил мощный прожектор. Мне говорили, что к берегам США подходили немецкие подлодки. Мистер Фобс укачался и не мог выйти на мостик, чтобы распознать сигнал. Я дал команду идти на таран, но прожектор мгновенно погас, и столкновение не состоялось. По приходе в Лос-Анжелес мистер Фобс поведал мне, что лодка была американская, и что его отчитали за отсутствие связи. При выходе из последнего порта США Принц Руперт, имевшийся на буксире трюм был полностью забит материалами и продовольствием. Все это очень пригодилось на Севере, а я считал, что впоследствии война все спишет. Так оно и произошло.

Был еще случай, о котором стоит рассказать. С приходом в порт Сизтл умер президент Рузвельт. Наши товарищи боялись, что к власти придет ярый антисоветчик Дьюк, ленд-лиз лопнет, и буксир задержат в Штатах. Поэтому мне предложили перейти в Канаду, порт Ванкувер, где нам пришлось зазимовать, так как буксир не был приспособлен к зимнему переходу в условиях Севера. В Канаде всей команде предложили пройти стрельбы из пулеметов Браунинг и Гочкис. Давалось по десять патронов на каждый пулемет по бегущему кабану и летящему парашюту.

В кабана я вколотил четыре пули, в парашют — семь. За это получил удостоверение Королевского стрелка, даже пришлось дать интервью в газету. Однажды, до войны, я купил мелкокалиберное ружье, мне нравилось стрелять в цель. Наверное, это и помогло так легко справиться с целями. Спустя десять дней к нам подошел разъездной военный катер. На нем прибыли два офицера Военно-Морских Сил Канады и капитан-лейтенант — наш военно-морской атташе, прекрасно говоривший по-английски. Офицеры осматривали буксир и очень интересовались его назначением. Атташе выбрал момент, когда мы остались одни, и сказал, что у него ко мне есть весьма важное боевое задание. «Сейчас мы вас покинем, а примерно через час к буксиру подойдет этот катер военно-морской базы порта Ванкувер с адмиралом. Он англичанин, любит пожрать и выпить. Сумейте его накачать, это очень важно. Мы придем за ним часа через три, не раньше».

Я дал задание поварихе сварить украинский борщ и вареники со сметаной, была и другая закуска. Пришлось разбавить американский ректификат в двух имевшихся поллитровках с этикетками «Московская водка» и запечатать их под сургуч. К этому добавил галлон красного вина и бутылку виски.

Адмирал оказался покладистым. Быстро ознакомившись с буксиром, не отказался от трапезы у меня в каюте. Весом он был за сто килограммов с большим животом, все хвалил нашу пищу и просил для жены дюжину вареников. В итоге, когда прибыл на катер, тушу адмирала в него переносили шесть человек. Но про вареники он не забыл. Атташе, прощаясь, сказал, что мы сослужили большую службу нашей стране, но чем именно, не уточнил. Голова у меня с непривычки после встречи адмирала болела здорово.

В ноябре 1945 г. по окончании перегона возвратился в резерв Морагентства Камчатрыбфлота, а в марте 1946 г. был откомандирован на перегон судов с Балтики на Дальний Восток. Командировка затянулась более чем на три года. Стармехом был В. П. Вигурский. По распределению мне предложили принять в Мурманске пароход «Кильдин».

Судно оказалось в тяжелом техническом состоянии. Мы своими силами кое-что привели в порядок и в декабре вышли на Балтику, следовали норвежскими шхерами. В пути дважды заклинивало рулевое устройство, и каждый раз стармех объяснял, что причина лежит в передаче от мостика до рулевой машинки. Я лично проверил всю систему и не нашел подтверждения этому. Все упиралось в рулевую машинку, но Вигурский в своем упрямстве был неумолим. Мы следовали проливом Эрегунн, самым узким после Каттегата. На мостике находился лоцман-датчанин. Движение судов было очень плотным. Навстречу приближался большой пассажир, а у нас вновь заклинило руль. Лоцман плюнул и вышел с мостика. Казалось, столкновение неминуемо. Я решил отработать задним ходом, чтобы освободить фарватер. Это удалось. Отдал кормовой якорь.

Вызвал второго механика и Вигурского, приказал им разобрать золотник машинки. Здесь обнаружили отдавшиеся болты, из-за чего золотник перекрывал пар в ненужном положении, что и приводило к заклиниванию. Мы мешали движению судов, положение усугублялось еще и тем, что стояла темная ночь, пошел редкий снежок. К счастью, все обошлось благополучно. Неоправданное упрямство Вигурского могло закончиться крупнейшей аварией. После этого случая мне показалось, что Вигурский изменил свой спесивый характер. Однако теперь доверять стармеху было нельзя, так как такие действия граничили с вредительством.

На пути в Либаве нам предстояло зайти в Штеттин, где взяли репарационный груз: женские чулки и мужское белье. У нас кончились продукты, из Берлина мне предложили прибыть для того, чтобы забрать весь остаток от нашей закрытой военной миссии. Мне посчастливилось, и я смог осмотреть поверженный Берлин.

С продовольствием в то время было очень строго, существовали карточки. С приходом в Либаву мне предложили поделиться продуктами с нашим судами. В Либаве мы зазимовали, готовя судно к перегону на Дальний Восток. Но с наступлением навигации нас обязали перевозить из Финляндии пиловочник в Калининградский рыбный порт, где строился завод. Мы сделали три рейса. Лес брали в Котке. После этого предложили отбуксировать в Ленинград две баржи по тысяче тонн каждая. В Хельсинки прошли размагничивание, после этого приняли запасы воды и угля.

Наш представитель предупредил меня: следует быть бдительным при приеме воды, так как имелось много фактов недоброжелательства со сто-

роны финнов. Перед набором воды через горловину ахтерпика я предупредил команду, плотника, чтобы следили за финнами-водоливами. Как-то, будучи на корме, заметил, как финн опустился в кормовое помещение, где шел прием воды. Он имел при себе мешок, наполовину чем-то наполненный. Решил проверить. С вахтенным матросом опустились вниз, где обнаружил двух финнов и лежавший на палубе пустой мешок. Я взял его в руки и почувствовал запах падали.

Предложил матросу проверить ахтерпик с переноской. В это время один из финнов пулей вылетел из помещения и был таков, другой же объяснил, что он маннергеймовец, бывший военный, бросил в ахтерпик дохлую собаку, чтобы отравить воду. И действительно, из ахтерпика мы подняли падаль. После этого пришлось всю воду выкатать, а танк продезинфицировать, на что ушло более суток. О случившемся вручил рапорт нашему представителю.

Переход с баржами проходил шхерами с лоцманом-финном. На полпути нас застал густой туман. Лоцман сразу же отстранился от командования, с мостика увидел подводные камни, проходившие по левому борту. Баржам дали команду встать на якорь, а сами, отойдя от каменной гряды, тоже бросили якоря. Когда туман рассеялся, оказалось, что мы находились в двух кабельтовых от острова. Баржи в Ленинград прибуксировали в полном порядке. В сентябре на борт прибыла комиссия из Министерства рыбной промышленности во главе с замминистра И. А. Шередека, которая дала заключение послать пароход «Кильдин» на ремонт в Швецию с восстановлением двух рефрижераторных трюмов.

Я был противником ремонта, так как считал, что это старое судно долго не протянет. Но мне возразили, сказали, что сейчас для страны важна каждая тонна мороженой продукции. На ремонт выделили полтора миллиона крон. Я вручил Шередека рапорт, что на годичный ремонт пойду при условии, если ко мне приедет жена. Он заверил, что Министерство походатайствует об этом. Судно простояло на ремонтной верфи города Оскарсхамн ровно год. Жена писала мне, что ее оформляют, а потом объявила, что нет смысла ехать, так как пароход «Кильдин» скоро выходит в Ленинград.

На судне нас было трое: инженер от Востокрыбхолодфлота Зиновьев, стармех Вигурский и я. Я сразу же завел систему строгого учета выполняемых работ, а перед ремонтом потребовал от верфи обсчитать всю ведомость по каждому параграфу. Мы делали минимум необходимых работ, а когда подошло время рассчитываться, к нам прибыл торговый представитель Радионов, штудировал каждый пункт, снижал стоимость по выполненным работам. В итоге вместо предъявленного верфью по счету 1,6 млн мы выплатили 1,25 млн крон. Стоимость ремонта снизилась на 350 тысяч крон. Администрация верфи была взбешена, однако другого выхода у нее не было, как согласиться с фактически сделанной работой.

Когда мы пришли в Стокгольм за грузом для Ленинграда, нас посетил торговый представитель в Швеции, поблагодарил за экономию государственных средств и сказал, что это первое судно, на котором удалось сэкономить валюту. «Ваш опыт мы постараемся применить на всех ремонтирующихся судах». Предложил мне поработать на судах представителем от Торгпредства. Я отказался, сообщив ему о случае оформления жены.

Следует отметить, как тепло нас провожали рабочие верфи и население Оскорохмна. На борт поднялась делегация, попросила сделать круг почета в бухте. Мы расцветили судно флагами и сделали два круга. Народ, собравшийся на причале, рукоплескал, а на верфи других предприятий даже давали гудки, когда мы покидали порт...

В Ленинграде передал судно перегонной команде, а сам пошел в отпуск, и только в 1949 г. в сентябре возвратился на свой танкер «Максим Горький», стоявший в ремонте на Петропавловской судовой верфи. Как-то вызвали меня в обком ВКП(б) и рассказали о сложившейся на побережьях обстановке с горючим, особенно в Анапке и Корфе, где на подходе нерестовая сельдь. Я заверил, что завершим ремонт досрочно.

Мы вышли в начале марта 1950 г., у мыса Африка встретили тяжелый паковый лед, решили его обойти. Оторвались от берега на двести миль, а края поля не видно. Решили пробиваться на север. Уже при входе в разряженный лед обломалась лопасть гребного винта. Старший механик Рядченко предупредил меня, что дальше следовать нельзя, так как от сильной вибрации можно разбить дейдвуд.

Выбрав обороты, при которых тряска прекратилась, со скоростью до трех миль в час продолжали следовать по назначению. Сообщил обстановку в управление флота и попросил разрешить продолжить рейс, а также заменить винт своими силами в Корфе или бухте Южной Глубокой. Управление дало «добро». В Анапку подошли через двое суток. Здесь лед от берега еще не отошел, горючее разгрузили на него в бочках, а в Корфе сгрузил остаток, оставив для Южной Глубокой шестьдесят тонн в расчете не связывать себя при дифференциации судна для съема винта.

Рабочие комбината помогли вкопать бриделя на косе, защищенной от южных ветров. Воду и бункер перекачали в нижние отсеки, трюм затопили водой, после чего в полный прилив выбросились кормой на песчаную косу и закрепились на бриделях. С началом отлива приступили к съему винта. Только на третий день после применения тяжких устройств изнутри и снаружи винт удалось снять. Запасной поставили настолько удачно, что его не снимали четыре года. Так было выполнено задание. Вскоре подошла сельдь.

В середине декабря 1951 г. мы вышли на западную Камчатку до Ичи. Целый месяц проштормовали, а в январе начали понемногу работать. Севернее острова Птичий стоял затертый во льдах пароход «Орочон». У нас заканчива-

лась вода. Управление флота посоветовало взять ее с него. Так как пробиваться к «Орочону» было трудно, и неизвестно чем это могло кончиться, я решил попробовать собрать снег со льда. Выбрали чистое ровное поле, где слой снега доходил до пятнадцати сантиметров. Объяснил экипажу создавшуюся обстановку. За светлый день погрузили две тысячи мешков снега, из которого получили тридцать тонн воды. Это обеспечило полную выгрузку всего горючего и позволило не ограничивать экипаж в пользовании водой. За этот рейс мы получили благодарность от министерства.

Зимой 1952 г. нас поставили на профилактический ремонт на судовой верфи между двумя краболовами. Обстановка была пожароопасная. На льду скопилось много остатков горюче-смазочных веществ. Неоднократно перед администрацией верфи ставили вопрос о необходимости рассредоточить суда. Лично проверил все противопожарные средства, на палубе и ботдеке установили дополнительные ящики с песком, все горючее убрали с палубы в трюм, перезарядили огнетушители. Как-то на юте сварщик верфи варил поручни. По халатности остаток электрода бросил за борт. Он попал в ведро, пропитанную нефтью. Огонь начал распространяться между бортами, пламя врывалось в иллюминаторы.

Экипаж был сплоченный и натренированный. Моряки, как один, по тревоге включились в борьбу с огнем. Задраили на заглушки все иллюминаторы, огонь, распространившийся на ботдек, потушили песком. К концу пожара подошел буксир «Геркулес» (капитан Чернявский), мощными струями с мостика ликвидировавший остатки огня. Судовая верфь заменила потрескавшиеся иллюминаторные стекла и отремонтировала спасательный бот, все остальное восстановили своими силами. В результате танкер вышел из ремонта досрочно.

В июне 1952 г. мы стояли в бухте Ложных Вестей под сливом горючего. Радист принес радиограмму со шхуны, находившейся в Анапке: «Якоря не держат, несет на камни, окажите помощь». Через два часа подошли к ней, встали на два якоря, подали буксир, но к этому времени ветер начал стихать. Шхуну благополучно поставили на стоянку возле комбината. Капитан шхуны был из местных — камчадал. Он был хорошим судоводителем, но попал в аварийную обстановку. Только прощаясь с ним, получил из Управления приказ оказать ему помощь. Этот пример показывает, что в любых случаях нужно действовать решительно, без промедления, так как время — главный фактор в предупреждении аварий.

В июле 1953 г. начальник Главкамчатрыбпрома Ш. Г. 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». 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 выброшенным судам можно было добраться только на плоскодонной шлюпке. Буксиры пришлось заводить длиною в километр, на что затратили много труда. Мы работали, не покладая рук, а катер «ЖК» стянули с креном на весь борт с расчетом 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 подошел к месту аварии. Через сутки завели буксир, но он оказался недоброкачественным. Более суток ушло на поиски буксира. Нашли его на складе в Озерной. В результате на четвертые сутки шхуну сняли, и она своим ходом добралась до Петропавловска.

В августе 1954 г. начальник Главкамчатрыбпрома А. Т. Сидоренко предложил мне войти в группу, сопровождавшую министров морского флота и рыбной промышленности. Эта группа отправилась на побережье на рефрижераторе № 3 Востокрыбхолодфлота. Мне предложили обеспечивать ее высадку и посадку в комбинатах Озерная, Микоян и Кирова. Озерная прошла на уровне, все остались довольны. Перешли на Микоян. Совещание здесь затянулось. Погода стояла хорошая, у берега дежурили катер и кунгас. Приходит ко мне главный инженер и просит отпустить катер на северную базу, оказать помощь кунгасу с грузом. Он заверил меня, что совещание затянется еще часов на пять. Согласившись, я сказал старшине катера, чтобы к полуночи тот был на месте. Совещание закончилось к часу ночи, вся группа прибыла на посадку. Сидоренко объяснил обстановку с катером и попросил задержаться на берегу до прихода катера.

Сидоренко доложил министру Ишкову, а тот сказал: «Давайте сядем на кунгас и встанем на якорь, а там подойдет катер». Время было ночное, веяло прохладой, все стали мерзнуть. На кунгасе в носу стояла корейская времянка, там затопили печурку. Министры по-пластунски забрались в нее. Скоро стало душно, печурку потушили, похолодало. Катер пришел к трем часам

ночи. Через полчаса подошли к рефрижератору № 3, все продрогли основательно. Одни поругивали меня, а другие хвалили: пусть, мол, начальники знают наши условия.

В Кировске произошел случай тоже не в мою пользу. При отходе от берега налег густой туман, а рефрижератор перешел на другую базу, не предупредив меня об этом. Мы долго плутали, поднялся ветерок. Тогда я решил вернуться на то место, где стоял пароход «Коккинаки», с которого я связался с рефрижератором и уточнил его местоположение. После этого мы быстро добрались до рефрижератора. Ишков запомнил меня хорошо.

В то время начальником Морского отдела Главка был П. И. Анода. Как-то он мне сказал, что нужно упорядочить компасное хозяйство на всех комбинатах. Для этого есть человек, с которым нужно заключить договор на производство девиационных работ, в первую очередь на западной Камчатке. Я возразил ему, говоря, что нужно подождать, пока не вступит в строй собственная навигационная камера, а пока будем работать по-старому. Но Анода настоял, заключил договор с девиатором-частником. Приказ визировать я отказался, а юрист поставил визу, что не следует заключать договор с частным лицом. Когда из Озерной поступило сообщение, во сколько обойдутся девиационные работы, все забегали. Мое предложение расторгнуть договор или заплатить четверть стоимости Анода отверг. Он предложил выплатить половину, с чем девиатор согласился. Дело дошло до министерства. Там потребовали наказать виновных. Сначала все свалили на юриста, но его спасла виза, тогда «козлом отпущения» сделали меня. Приказом по министерству меня сняли с работы, а позднее перевели в УТРФ старшим морским инспектором по аварийным делам. Позже я узнал, что девиатор-частник был давним другом П. И. Аноды.

В октябре 1956 г. сел на камни у мыса Сопочный (севернее Лопатки) танкер «Сунгари» (капитан Миронов). Меня включили в комиссию для обследования и выводов, что делать с судном дальше. На буксире «Прилив» к танкеру вышла комиссия в составе: начальника флота Киселева, главного инженера Ершова, бывшего капитана танкера «Сунгари» Петухова, представителя от инспекции и ЭПРОНа (Экспедиции подводных работ особого назначения. — С. Г.). Погода, к счастью, позволила высадиться на борт судна.

После осмотра танкера и произведенных замеров (в двухстах метрах от него обнаружили каменную гряду) у меня созрел план снятия с грунта. Все отсеки и помещения были покрыты слоем нефтяной смеси, доходившей до двух метров. Опасность пожара была огромная, в форпике и ахтерпике сохранилась пресная вода. Крышки грузовых танков от подходивших волн дышали, то есть поднимались, выпускали воздух, а потом вновь закрывались.

Когда мы прибыли в Петропавловск, собралось совещание. Специалисты ЭПРОНа заявили, что танкер можно снять только с помощью понтонов, спа-

сательные работы обойдутся УТРФ в десять миллионов рублей. Я предложил снять судно с помощью воздуха. Для этого потребуются: пятнадцать человек, два компрессора, помпа, моторная лодка, малый танкер для слива нефтяной смеси и перевозки ее в Петропавловск, шхуна для заброски группы с оборудованием и материалами. Стоимость всех операций не превысит четырехсот тысяч рублей. Это предложение приняли, и через месяц, выбрав погоду, мы отбыли к танкеру.

Высадка прошла удачно. На «Сунгари» установили железную дисциплину, так как малейшая неосторожность могла закончиться взрывом паров бензина. На отгрузку всего горючего затратили месяц. Его оказалось больше четырехсот тонн. Горючее сожгли в котлах на судоверфи. Это был первый успех: все помещения освободили от горючего, стало безопаснее продолжать работы. Водолазная группа из трех человек поставила во всех танках заглушки на трубопроводах с тем, чтобы каждая емкость стала самостоятельной.

Мы размещались на общих нарах в одном помещении. Как-то ночью раздался сильный скрежет корпуса о камни. Решил проверить состояние шлюпки, поднятой на таях. Стояла темная ночь, стихия так бушевала, что ветер с океана валил с ног. Обнаружил, что некоторые волны обдавали шлюпку, а один швартовый отдался. Заметил, что по корме в двухстах метрах ломались огромные валы, образуя сплошную белую массу кипящей воды. Судно окружал ледяной массив, ветер крепчал и мог за счет нагона воды с океана сбить шлюпку, единственную нашу надежду. Решил разбудить экипаж и попытаться поднять шлюпку выше. Нам удалось приподнять ее еще на два метра, но большая ширина шлюпки не позволила завалить ее на ботдек.

Уже настало утро, когда мы закрепили шлюпку с носа и кормы и дополнительно завели два стальных прижимных конца. В это время в шлюпке находились: у носовых талей — боцман Безрученко, у мотора на корме — третий механик Яндыбаев и я. Остальная команда находилась на ботдеке. Я приказал всем покинуть шлюпку, сам вышел на палубу. Яндыбаев задержался, закрывая мотор чехлом, а боцман убирал концы с носа. В этот момент подошел огромный водяной вал. Некоторые льдинки в виде шуги попали на ботдек, а шлюпку сорвало со всех креплений, и она повисла на носовых таях, которыми воспользовался боцман, встав на блок между ними. Яндыбаева в шлюпке не оказалось, он всплыл в семидесяти метрах от судна. Затем нахлынула вторая волна. Она сорвала шлюпку с носовых талей, погрузив ее в пучину. Боцмана мы руками вырвали с талей еще до подхода второй волны, а Яндыбаева не стало за какую-то минуту...

Моринспекция посчитала мою затею аферой, и нас отозвали в Петропавловск. Гибель Яндыбаева разбирал старший следователь Транспортной прокуратуры Силин. В его заключении сказано, что все мои действия были правильными и состава преступления в них не усмотрено.

После этого нам разрешили продолжить работы. Из бывшей группы согласились остаться десять человек, остальные из-за пережитого отказались. В марте 1957 г. судно было готово к подъему. После этого запросили буксир, выход которого согласовали со службой погоды. Для вывода «Сунгари» установили вешки. С буксиром прибыли: Никольцев, Рындин и специалист ЭПРОНа. Рындин потребовал расчеты, я ему все объяснил, он полностью согласился с моими доводами. Комиссия пришла к выводу, что можно начинать буксировку. Подъем занял всего сорок пять минут, буксировка прошла нормально. С приходом в Петропавловск танкер через два дня поставили в док на судовой верфи, но перед этим инженер верфи лично убедился, что баллер с рулем находится на борту танкера, так как верфь не имела возможности сделать новый.

Работы по отысканию и подъему баллера с рулем заняли более пяти суток. Его нашли за каменной грядой в двухстах метрах от танкера. Баллер подняли вручную с помощью талей. Я впервые спускался под воду с целью найти баллер, а на обратном пути мне удалось на дне изловить трех окуней. Они больно доверчивы к водолазам и дают брать себя в руки.

Танкер «Сунгари», снятый с камней, прибуксировали в Авачинскую губу в мае 1957 г. Было полночь, но нас встретило руководство Камчатрыбфлота. После объятий я услышал: «Сергей Иванович, спасибо за все, на этот раз, наверняка, готовь дырку для ордена, мы все рады за тебя»...

Глубоко осенью 1957 г. в Олюторском заливе выскочил на камни СРТ «Елец». Демидов настоял организовать экспедицию, во главе которой поставил меня. Летом 1958 г. пришедшая на попутном судне команда из двенадцати человек высадилась на пустынный берег в районе аварии, разбила палаточный лагерь. После обследования я пришел к выводу, что снимать СРТ с камней нет смысла: судно перекинуло через каменную гряду. Весь корпус от носа до кормы изуродован, даже фундамент главного двигателя имел трещины. На следующий день связался с Демидовым (он был в Корфе), доложил обстановку и предложил снять с СРТ все возможные детали и узлы, включая траловую лебедку. При этом сообщил ему, что перед отходом из Петропавловска беседовал с начальником мастерских «Фреза» по поводу деталей с СРТ. Он говорил, что задыхается из-за отсутствия запасных частей.

Демидов дал «добро», и мы в течение месяца все, что было можно, демонтировали. Пришла шхуна, ее полностью загрузили. Сняли даже цилиндрические крышки с двигателей, иллюминаторы, брашпиль, траловую лебедку, стрелы, якорные цепи. Демонтировали часть трубопроводов, вентили, двери, умывальники и прочее. В итоге экспедиция себя полностью оправдала.

Как-то в декабре 1958 г. ночью перед Новым годом позвонил П. И. Анода и попросил меня возглавить работы по снятию с камней новой нефтеналивной баржи, которую доставил Морфлот. Ее приняли, завели в Ковш рыбного

порта. Баржу хорошо не закрепили, в отлив ее вынесло в Авачинскую губу и ветром выбросило на камни почти против Трех Братьев. Анода сказал: «Спасение баржи — дело престижа УТРФ. Я дал указание начальнику рыбного порта Фризватому выделить тебе все, что нужно, людей и плавсредства».

Меня интересовала температура. Служба погоды сообщила, что вся Авачинская губа покрывается льдом, температура — минус двадцать один, ветер слабый. Сразу созрел план, как действовать. В шесть часов утра я и механик порта Мельников на катере «Ветерок» со шлюпкой на борту и другим снаряжением вышли к барже. На катере имелся длинный шланг для воздуха, мы его в пути присоединили к компрессору. Высадились на борт при помощи шлюпки. Баржа была вся во льду, от малой зыби ее покачивало. Во всех отсеках, кроме помещения для команды, стояла вода. Палубу посыпали песком, для подъема баржи решили использовать мороз. Все воздушные выходы законопатили мокрой ветошью, она быстро замерзла и надежно загерметизировала отсеки. Присоединили воздушный шланг к трубе для воздуха, дали воздух, но труба оказалась замерзшей. Пришлось обмотать ее ветошью, облить керосином и отогреть. В отдельных местах пришлось жечь ее паяльной лампой. Воздух пошел, с его помощью выдавили воду через пробойны в днище и бортах, и баржа всплыла.

Катер стоял наготове, дернул баржу, и она оказалась на свободной воде. Все это происходило на ледяной палубе при усилившемся холодном ветре и качке от зыби. Рисковали колоссально, но медлить было нельзя, так как баржу разбивало на глазах. Буксировка оказалась очень сложной: путь преграждали ледяные поля. Мы вдвоем находились на барже, куда подняли шлюпку, держа ее наготове на случай спасения себя, если от ударов о лед не выдержит наша «герметизация». Только к ночи завели баржу в Ковш, и ее сразу же поставили в док. При осмотре на днище обнаружили восемнадцать пробоин и массу вмятин.

Было весьма обидно, что нам за эту опасную операцию даже спасибо не сказали. Настолько в Управлении привыкли к моей исполнительности, что не считали нужным объявить благодарность.

Помню, как глубокой осенью мне предложили вылететь в Магадан вместе с П. И. Анодой, где на плавбазе «Советская Камчатка» произошел пожар, сгорела часть мостика, радиорубка, коридор с каютами. База готовилась к выходу с полным грузом малосоленой сельди. Капитан Никольцев показал, как произошел пожар, каким образом его тушили. Сразу стало понятно, что действия по ликвидации пожара были неправильные.

Утром уборщица обнаружила дым, выходивший из одной каюты. Виновики — обитатели каюты — с вечера организовали пьянку, в полусне бросили сигарету в урну, она подожгла занавеску, начался пожар. Вместо того чтобы снаружи подвести шланг к иллюминатору, разбить стекло и дать воду

в каюту, а потом взломать дверь, они начали ломать дверь снаружи. Это объяснили тем, что надо спасти людей в каюте, которые, безусловно, к утру во сне задохнулись, либо были уже мертвые, либо сгоревшие, что и подтвердилось. Если бы они остались живы, то, безусловно, сами бы открыли дверь и начали бороться с огнем.

Взломали дверь, пламя вырвалось в коридор с клубами дыма, создалась огромная тяга, и огонь пошел гулять по коридору, вырвался на мостик, поджигая все на своем пути. Этому помогли краска, фанерная обшивка и приток воздуха через все распахнутые пожарные двери. И только тогда начали подводить шланги. Очень жаль, что не нашлось человека, способного предупредить неверный шаг...

Пришлось много поработать, чтобы устранить повреждения для перехода во Владивосток. Мне предложили быть обеспечивающим на переходе. После выгрузки плавбазу поставили в Дальзавод на ремонт, обошедшийся в весьма кругленькую сумму. Вот чем может закончиться один неправильный шаг...

Пожалуй, будет достаточно перечислять спасения судов или случаи предупреждения аварий, в которых мне пришлось принимать деятельное участие. Их набирается более тридцати. Представьте себе, если бы все моряки поступали правильно, тогда бы, пожалуй, и аварий не было. Но этому не бы- вать, так как человек подвержен различным порокам, таким, как курение, алкоголь, лень, несобранность, разболтанность, потеря бдительности — все это распространено на флоте и способствует росту аварийности.

Теперь можно сказать, что моя жизнь прошла не напрасно. Только обидно, что большой труд остался незамеченным. Мне кажется, что это свойственно русской нации. Если человеку пришили «ярлык», то со временем его не отпорют, а наоборот, прикрепят еще покрепче, и будут даже рады чужому горю. Недаром бывший генсек К. У. Черненко сказал, что «необходимо упорядочить вопросы награждения, выделения жилья...»

Своим трудом я принес государству огромную пользу. Сберег не один миллион рублей и не один миллион в валюте в виде спасенных судов, закупленных за рубежом, не говоря уже о перевыполненных планах судами, на которых приходилось работать. Например, эксплуатация танкера «Максим Горький» планировалась с дотацией, а я сумел дать государству прибыль. Это происходило за счет дополнительного рейса в году, буксировки плавсредств, отсутствия аварий, экономии топлива, саморемонта. Я в свое время предложил сократить экипаж за счет совмещения профессий, но этого не сделали. Напрасно, сегодня это практикуется. Подчас приходилось рисковать, как на войне, лишать себя всего человеческого, и, наверное, это в полной мере сказалось к старости: через три года, как пошел на пенсию, мне сделали восемь операций.

Все это — результат труда в условиях Севера. На нашу долю выпали трудные времена: разруха после революции, войны. Нарком А. И. Микоян не устал напоминать нам: «Труба есть, все остальное нужно приложить, чтобы получился пароход...» Так мы и поступали. Вот почему во мне все кипело, когда узнавал об аварии по пьянке, из-за недосмотра, по халатности или ввиду нарушения устава. И в то же время ко мне был пришит ярлык, как к отщепенцу, как неравному со всеми. Теперь жизнь прожита, и я вправе получить ответ.

Обычно дети продолжают дело родителей, но у меня получилось наоборот. Мой отец после войны пришел работать бухгалтером на рефрижератор «Пищевая индустрия». То была сталинская эпоха, когда все следили друг за другом и доносили друг на друга. Как-то на празднике у главбуха судна собрались коллеги. Распили бутылочку, развязали языки. В это время к ним зашел военный помощник, услышавший конец анекдота, который рассказывал мой отец. Через два дня его сняли с судна, осудили закрытым судом на пять лет, которые он отсидел день в день. Помню высказывание Н. С. Хрущева, который по поводу анекдотов говорил, что про него их ходит в народе уйма, так что, всех их нужно сажать? Нет, этого делать нельзя. Анекдот — это тоже критика, и к ней нужно прислушиваться.

Не хочется думать, что это и послужило причиной моего «ярлыка», ведь за плечами у меня было девятнадцать лет работы на флоте рыбной промышленности. К этому времени моего брата наградили орденом Ленина. Несмотря на то, что отец попал в лагерь, я его уважал. Он нам в детстве рассказывал о социальной несправедливости при царизме, приводил примеры, которые глубоко запали в память.

В 1935 г. я был вторым помощником капитана на пароходе «Ительмен». Мы стояли под разгрузкой в Петропавловске. Как-то меня попросил зайти уполномоченный (фамилии не помню), который занимал отдельную комнату в управлении порта. Сначала он спросил меня, кто я и что я, как отношусь к Советской власти, что знаю о Ленине. Я ему рассказал, что, будучи пионером, был зачислен в отряд имени Рыкова и получил значок, покрытый целлулоидом, с изображением лица Рыкова. Мне он очень не понравился, и я начал просить, чтобы меня перевели в отряд имени Ленина (о нем мне много рассказывал отец, и я Ленина очень уважал). На меня даже не хотели обращать внимания, тогда я значок с Рыковым отдал отрядному, сказал, что не буду пионером Рыкова и даже заплакал. После этого мне вручили значок с лицом маленького Ленина и зачислили в отряд его имени. С того времени я прочел много трудов Ленина, он и сегодня является моим идеалом.

Потом уполномоченный сказал мне, что у Советской власти много врагов за рубежом и дома. «Допустим, тебе предложат вступить в какой-нибудь союз или партию, направленную на подрыв Советской власти. Ты можешь оказать нам помощь. Для этого ты должен подписать специальный доку-

мент». Я ответил, что если это произойдет, то я и без подписки сообщу, так как Советская власть — наша власть, ее создал Ленин, друг всех простых трудовых людей. Потом я ему возразил против анекдотов, считая, что человек, рассказывающий анекдоты, не является врагом, так как это часто происходит во время выпивки, для красного словца, а назавтра он уже забыл его. В основном, анекдот процветал у руководства и у интеллигенции и, как правило, пересказанный с чужих уст. Товарищ согласился со мной, но подписать бумагу все же уговорил.

Жизнь прожита, но я так и не сообщил ни на кого, видимо, потому что вращался среди людей, преданных родине. Возможно, мне пришили «ярлык» за то, что я был нем, сейчас можно все думать.

Но, пожалуй, был единственный случай. Это произошло в Ленинграде, когда с экипажем ждал назначения на перегон судна. Таких экипажей собралось очень много. Нам долго не выплачивали зарплату. Возмущенные экипажи уполномочили меня и Беньковского доложить об этом министру рыбной промышленности Восточных районов СССР. Будучи у него, быстро уладили вопрос с зарплатой. Потом министр задал нам массу вопросов. По окончании беседы я задержался у него и рассказал, что секретарша начальника агентства, обслуживавшего нас, как-то намекнула мне, что есть возможность получения денег за фиктивные экипажи. Я до этого не дошел, но мне кажется, что в агентстве свилось гнездо во главе с главбухом. Министр взял себе на заметку и попросил меня об этом не распространяться. Вскоре я отбыл в Мурманск на приемку парохода «Кильдин», а позднее узнал, что агентство «перешерстили».

Безусловно, я не ограничивался только кругом возложенных на меня уставом обязанностей, всегда деятельно участвовал в воспитании экипажей. Придерживался правила: перед выходом в рейс рассказывать всему экипажу о положении дел, наши задачи, состояние плана, что нужно делать каждому конкретному члену экипажа. Прокатывался по всем нерадивым, особенно нарушителям устава. В рейсах делал доклады на разные темы.

Мы шефствовали над школой, где директором был А. М. Копытин, позднее он стал начальником мореходного училища. Как правило, привозили для школы из Владивостока или с Сахалина елку. В 1939 г. был выбран депутатом Петропавловского горсовета, но как депутат пользы принес мало, так как работал на танкере «Максим Горький», который почти круглогодично находился в море. Зато снабжение комбинатов Камчатки горючим было организовано на высоком уровне. Мой учет расхода комбинатами всех видов нефтепродуктов был поставлен лучше, чем в отделе эксплуатации Камчатрыбфлота.

Как-то меня вызвал первый секретарь обкома Орлов и попросил покрасить кинотеатр (деревянное здание на улице Ленинской). Это нужно было сделать до праздника 7 ноября. Краска есть, а красить некому. Я ему заявил,

что все будет сделано «на отлично». Экипаж идею поддержал, и за трехдневную стоянку мы бригадой в десять человек окрасили кинотеатр и даже сделали в нем кое-какой ремонт.

После войны был участником Совещания за мир в Хабаровске. На всех судах, где работал, всегда руководил стенгазетой, в которой принимал деятельное участие. Как-то раз оформил газету по просьбе начальника политотдела Камчатрыбпрома, но провисела она недолго, так как нарисованные карикатуры многих заделали за живое. А за стенгазеты в Камчатрыбпроме, когда был главным капитаном флота, нажил много врагов, поэтому зарекся больше проявлять такую инициативу. Когда трудился на берегу, в течение десяти лет состоял членом государственной комиссии по приему экзаменов в мореходному училище.

В Тралфлоте мне поручили проверить весь комсостав флота и его отношение к работе, повышению квалификации, посещению кино и театра, увлечения, поведение в быту, воспитание детей и прочее. Эту работу провел за год и два месяца. Помогал мне Морозов из отдела кадров. Потом на меня взвалили нагрузку — быть председателем жилищно-бытовой комиссии. Работавшие здесь до меня привели это дело в полный хаос, до того, что народ толпой взял начальство за горло, так как никто ничего не знал, а все заявления хранились в мешке из-под муки.

За четыре месяца дело полностью выправилось. Были вывешены списки очередности на получение квартир на основании выработанной мною системы (включавшей дату написания заявления, стаж работы, количество членов семьи, имеющееся жилье, отношение к труду, наличие нарушений трудовой дисциплины, общественную деятельность и прочее). Все эти сведения нужно было собрать, уточнить по каждому заявлению, которых собралось более тысячи. Только с уходом на пенсию был освобожден от этой работы, которой занимался более трех лет. Моя система учета разбиралась и была одобрена комиссией горисполкома.

Вспоминаю такой случай. Будучи капитаном танкера «Максим Горький», заканчивал разгрузку в Большерецке. Получил от своего начальника приказ принять в Озерной начальника Главкамчатрыбпрома и доставить его в Петропавловск. В Озерной встал на якорь и запросил комбинат. Директор ответил мне, что начальник главка прибудет на борт в десять вечера. Начальник оказался пунктуальным. Поднявшись на борт, он попросил дать ему возможность выспаться. Его поместили в мой кабинет с диваном, приготовленным ко сну. Утро было солнечным, океан спокойным с небольшой зыбью. Чтобы судно меньше качало, два танка заполнили водой.

На утренний завтрак приготовили крабовое мясо в кляре, манную кашу и кофе, а на обед — рыбный суп из морских бычков и жареную камбалу с рисом. После завтрака начальник главка попросил меня показать судно

и рассказать о нем. Показать было что. Танкер в рейсе весь покрасили, в том числе и каюты экипажа, везде поддерживались порядок и чистота. Начальник оказался весьма доволен моим рассказом и увиденным, встретился с экипажем в столовой, сделал маленький доклад. Он меня поблагодарил, а после обеда сказал: «Как у вас все рационально устроено, и пища вкусная из такой никчемной рыбы, как бычок». Поинтересовался, как снабжают овощами. Я доложил, что в этом вопросе мы не ждем милости от Бога, а сами предлагаем свою рабочую силу для подсобного хозяйства Камчатрыбфлота. Заготовленного картофеля, капусты и свеклы хватает на весь год, а комбинаты никогда не отказывают в свежей рыбе. Ее мы засаливаем впрок. Команда на судне держится, и все довольны, а что касается крабов, бычков и камбалы — это мы сами организовали их лов с борта. Прощаясь в Петропавловске, он сказал мне, что желает, чтобы я явился к нему завтра к десяти утра.

Назавтра я перешагнул порог его кабинета. Услышал: «Есть предложение назначить Вас начальником Тралового флота, хочу знать Ваше мнение». Для меня это стало полной неожиданностью. Я отказался, объяснив это отсутствием заслуг, беспартийством и наличием язвы желудка. Прыть к труду осталась старая, поэтому на этой должности я быстро сгорю. Начальник возразил, сославшись на хорошие отзывы многих товарищей, а все остальное можно изменить, поправить. Но я остался при своем мнении. На этом мы и расстались.

Конечно, все перечислить невозможно, многое забыто, но мне кажется, что и этого достаточно, чтобы сказать, что прожита жизнь русского человека с чистой совестью. С полуостровом Камчатка связана вся моя деятельность, активная жизнь...

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

С. В. ГАВРИЛОВ

МОРСКОЙ РЫБОПРОМЫСЛОВЫЙ ФЛОТ АКЦИОНЕРНОГО КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА В 1936—1940 гг.

1. НАЧАЛО ОТЕЧЕСТВЕННОГО АКТИВНОГО МОРСКОГО РЫБОЛОВСТВА

В конце XIX в. рыбу в открытом море ловили кошельковыми неводами, оттер-тралами и дрейфтерными сетями. Активное рыболовство при помощи пароходов началось в 1880-х гг. До этого рыбаки пользовались парусниками. В Германии первое рыболовное паровое судно построили в 1884 г. Рыбаки встретили его с недоверием, предсказывая пароходу неудачу, но результаты его работы оказались хорошими, и в 1889 г. подобных судов было 25, а в 1894 г. — уже 66 [1, с. 43].

Начало развития парового рыбопромыслового флота в России относится к 1899 г. В мае этого года экспедиция под руководством профессора-ихтиолога Н. М. Книповича приступила к исследованию рыбных богатств Баренцева и Белого морей на пароходе «Андрей Первозванный».

Это судно построили на германской верфи «Бремен Вулкан» «из корабельной стали Сименс-Мартена». Его длина составляла 46, ширина 7,9, осадка 3 м, вместимость 336 рег. т. Паровая машина индикаторной мощностью 420 л. с. сообщала судну ход 10 узлов. Две мачты несли «слабую парусность». Судно снабдили паровым отоплением, электрическим освещением, тремя шлюпками и паровым катером. На корме и баке стояли две паровых лебедки. Кормовая, предназначенная для спуска оттер-трала, тянула два стальных троса диаметром 18 мм и длиной 1 000 м. Экипаж, помимо членов экспедиции, включал капитана, восемь матросов, двух механиков, шесть машинистов и кочегаров [2, л. 367—368].

Опыт, накопленный русскими исследователями, в первую очередь использовали иностранцы, в частности, норвежцы. В начале 1902 г. в Санкт-Петербурге прошла международная рыбопромышленная выставка. На ней, среди прочего, были представлены результаты первого плавания в 1900 г. в Северном море траулера «Михаил Сарс». Это судно построили по заказу норвежского правительства специально для научно-промысловых работ по образцу «Андрея Первозванного».

Отечественный ежегодник «Вестник рыбопромышленности» донес до нас описание «Михаила Сарса», характерное для паровых траулеров того времени. «Современный тип небольших рыболовных судов, приспособленных специально для работы с тралом... Был спущен на воду с верфи Фридрихштата... Длина 125, ширина 37, осадка 12 футов (фут равен 0,305 м. — С. Г.). Парусность слабая и предназначена лишь для уменьшения крена судна во время плохой погоды. Машина сильная и развивает скорость в 10 узлов... Лебедка тяжестью (то есть с тягой. — С. Г.) в 10 тонн. Перед трюмом каюты для машинистов, штурманов и команды... Лебедка рассчитана на 20 л. с.; медленная ее ось делает в минуту от 10 до 20 оборотов и несет на себе два больших барабана для выбирания линий и тросов; на эти барабаны можно накатать до 4 000 м проволочного стального каната в 1,5 дюйма толщины (дюйм равен 2,54 мм. — С. Г.)... От лебедки канат или трос протягивается к балке со шкивами через валики и канифасы, как обыкновенно заносятся концы на рыболовных судах. Эти балки употребляются как для буксирных сетей с рулевыми досками (оттер-тралами), так и для больших пелагических сетей... Стоимость “Михаила Сарса” — 80 000 руб.» [2, с. 354—356].

Одним из пионеров отечественного тралового лова стал капитан Н. Л. Копытов, зафрахтовавший в мае 1905 г. норвежское судно «Эрлинг» для самостоятельного ведения промысла. Копытов опубликовал первую статистическую сводку об объемах добычи, в том числе по видовому составу улова и районам возможного промысла.

Первый русский траулер «Опыт» в 1907 г. приобрел в Англии архангельский купец Беляевский. Рижские промышленники братья Малинниковы имели траулеры «Николай» и «Брейн» [3, с. 19]. В 1913 г. фирма предпринимателя Спаде промышляла в Баренцевом море на траулерах «Север», «Восток», «Запад» и «Юг».

В июле 1911 г. из Англии во Владивосток прибыл паровой траулер, купленный торговым домом «О. В. Линдгольм и К°». Его назвали «Находка». Судно ловило рыбу в заливе Петра Великого, отправляясь туда ежедневно на ночь, а утром с уловом подходило к причалам Владивостока [4, с. 29—30].

В это же время во Владивосток пришел еще один траулер — «Федя». Еще в 1908 г. «Федя» промышлял скумбрию на Черном море. Однако ввиду установления запрета на траловый промысел у берегов Крыма и Одессы, владельцы были вынуждены перегнать его на Дальний Восток. Первая дальневосточная путина «Феди» прошла летом и осенью 1911 г. в заливе Петра Великого.

Работа «Находки» и «Феди» вызвала большое неудовольствие местных предпринимателей. В ноябре 1911 г. во Владивостоке состоялось совещание рыбопромышленников Дальнего Востока. Помимо прочих вопросов, здесь рассматривались и перспективы тралового промысла. Своим опытом в этом новом деле поделился один из владельцев «Феди», отставной лейтенант фло-

та К. Тыртов. С 15 июля по 15 октября 1911 г. траулер поймал 12 238 пудов трески, камбалы, бычков, акул и прочей рыбы. Попались также «несколько штук селедок и одна кета. Иными словами, мы ловим то, что до сих пор лежало мертвым грузом на дне морском» [5, л. 36].

Рыбопромышленники Л. Нацвалов и И. Ф. Соловей считали, что кустарям «предлагается борьба неравным оружием, ибо теперь траллеры желают промыслить под боком от места сбыта, именно вблизи Владивостока... Работа траллеров сильно уменьшила сбыт охотско-камчатских товаров, прежде всего в местные войска».

В своей докладной записке съезду И. Ф. Соловей весьма образно писал о «новом враге» отечественной кустарной рыбопромышленности, только-только начавшей развиваться при поддержке правительства. «Враг этот — те два траллера, которые начали свою работу в заливе Петра Великого, выбираывая ежедневно сотни пудов свежей рыбы на рынок».

Опасность, исходившая от них, по словам рыбопромышленника, заключалась в том, что они «сильно понижают ценность продуктов, привозимых оттуда на рынки Владивостокского района». Снижение цен ударило по значительной части промышленников, еще не нашедших рынков сбыта в России, или не имевших достаточно оборотных средств. Укрепление отечественной рыбопромышленности на охотско-камчатском побережье, помимо экономического развития края, было необходимо еще и из политических и стратегических соображений. Это особенно стало ясно после недавно завершившейся войны с Японией, приведшей к доминированию последней в рыбной промышленности региона.

«Не может быть двух мнений, чье существование полезно: сотни ли предприятий на расстоянии четырех тысяч верст морского побережья, дающих заработок тысячам рук, или же несколько траллеров с десятками команд и двумя-тремя владельцами их». По мнению промышленников, траулеры не следовало использовать в заливе Петра Великого и Татарском проливе. Их место было на Севере, в том числе и на Камчатке [5, л. 37—38].

Схожее мнение высказал специалист по рыболовству Главного управления землеустройства и земледелия В. К. Солдатов. Он также считал, что траловый лов недопустим там, где уже производится кустарный промысел, а заниматься им следует в открытом море [5, л. 14].

Рыбопромышленник Эриксон, возражая, полагал, что, конечно, улов траулеров будет конкурировать с кустарным береговым, в том числе и камчатским, но «не следует забывать, что конкуренция является тем стимулом, без которого невозможно развитие дела». Нельзя покровительствовать охотско-камчатской промышленности в ущерб местному населению, которое благодаря траулерам получило дешевую рыбу. К тому же этот вид лова

«не имеет того хищнического характера, как наш речной промысел, когда рыба вылавливается при ее входе в реки для икротетания».

Голосование участников совещания по вопросу желательности развития тралового промысла в прибрежных водах Дальнего Востока дало следующий результат: «За желательность развития этого вида промысла подано 5 голосов... и против этого — 26 голосов...» [5, л. 15].

В последующие годы русские траулеры работали вдали от Владивостока, на охотско-камчатском побережье. По отчету смотрителя рыболовства Западно-Камчатского промыслового района В. В. Архангельского за 1915 г., «Федя» обслуживал рыболовные участки «Товарищества Тихоокеанских морских промыслов» С. Грушецкого в реках Большая и Озерная. «Находку», принадлежавшую О. В. Линдгольму, использовал арендатор реки Колпаковой промышленник Г. А. Менард [6, с. 73]. (В военном 1916 г. «Находка» вошла в состав Морского ведомства.)

В качестве орудия лова на «Феде» применялся оттер-трал. Вот как он был устроен. «Тралловая сеть, или тралл, представляет из себя трехугольную, сплюсненную сверху вниз мешкообразную сеть, длина которой обыкновенно несколько более чем вдвое превышает наибольшую ширину. К каждому крылу сети прикреплено по одной объемистой деревянной доске, которые соединяются с ведущими трал канатами посредством четырех лапок. Эти распорные доски, расположенные под углом в 45 градусов по отношению к линии канатов, при движении парохода приобретают стремление разойтись в противоположные стороны, вследствие чего происходит самораспирание сети».

Ловили оттер-тралом так. «Придя на выбранное место, пароход застопоривает машину, измеряет по лоту глубину, выбрасывает сеть за борт, дает малый ход и травит канаты. Длина канатов выпускается в 3—5 раз более чем глубина на этом месте: практика установила, что при этой длине тралл ложится на дно. По исполнении всех описанных маневров пароход дает полный ход и начинает лов. Волочение траллов продолжается от тридцати минут до двух часов, в зависимости от характера дна, количества рыбы...»

Владельцы траулера полагали, что подобным способом добывать можно только донные породы рыб, так как «тралл идет все время по дну». Мнение некоторых рыбопромышленников, что тралом можно ловить и в толще воды, не опуская его на дно, в 1911 г. они посчитали «недоразумением» [5, л. 35]. Впрочем, вскоре оно было развеяно.

В 1913 г. мировой траловый флот состоял из 2 308 судов, основное количество которых (1 172 шт.) было представлено траулерами небольших размеров — длиной 30—35 м. Более крупных судов (длиной свыше 40 м) насчитывалось всего 182. После окончания Первой мировой войны (1914—1918 гг.) началось активное развитие крупных траулеров: из 539

судов, построенных в 1920—1929 гг., длину свыше 40 м имели 320, то есть почти 60 %.

Крупный отечественный траловый промысел начался в 1920 г. Его вел флот, состоявший из бывших военных тральщиков. В их число входили «Навага» (капитан Ф. М. Михов) и «Камбала» (капитан С. Д. Копытов), базировавшиеся в Архангельске. Основным районом деятельности они имели воды Баренцева моря. Если в 1920 г. здесь поймали 17 000, то в 1925 г. — 266 000, а в 1935 г. — 985 000 ц. Во второй половине 1930-х гг. уловы на Севере превысили 2 млн ц.

В первые годы существования северный промысловый флот пополнялся за счет выбракованных военных судов, относившихся по размеру к средним. Самое крупное из них имело длину 43 м. В конце 1920-х гг. начали поступать новые, специально построенные суда длиной до 50 м и более. Вначале это были траулеры заграничной постройки, а перед Великой Отечественной войной — отечественные ленинградские, а затем и мурманские. Передовые траулеры зарубежной постройки «Киров» и «Двина» добывали по 60 000 ц в год, отечественной постройки «Москва» — 50 000 ц [7, с. 70—72]. В области промыслового вооружения суда перешли от английского оттер-трала к отечественному тралу конструкции Севгосрыбтреста [8, с. 205].

В 1924 г. вопросы тралового лова и возможность его применения на Дальнем Востоке обсуждались в статье Т. М. Борисова [9, с. 61—67]. Тогда же в Управление Дальрыбы обратился предприниматель Кеворков с предложением об образовании смешанного акционерного общества для организации тралового промысла в районе залива Петра Великого. Добытую рыбу он предполагал вывозить на рефрижераторных пароходах за границу [10, с. 147]. Это предложение было передано в Дальревком и Главрыбу, но разрешения не последовало.

Траловый лов на Дальнем Востоке был возрожден в годы первой пятилетки (1928—1932 гг.). Для интенсивного развития промысла в открытом море потребовался новый флот. Его создавали с учетом опыта эксплуатации на Северном бассейне немецких траулеров. Первым советским дальневосточным траулером стал построенный в Германии в 1929 г. «Дальневосточник», вошедший в состав владивостокского Дальгосрыбтреста. Его суда добывали камбалу в заливе Петра Великого.

Второй дальневосточной организацией, имевшей траловый флот в начале 1930-х гг., было Акционерное Камчатское общество (АКО). О необходимости обзаведения им общество заговорило в самом начале своей деятельности. Уже в 1928 г. на приобретение первого аковского траулера Совет Труда и Оборона, орган Совнаркома СССР, выделил 320 тыс. руб.

4 сентября 1928 г. Правление АКО информировало наркома торговли СССР, председателя Совета АКО А. И. Микояна и ВСНХ СССР телеграммой

следующего содержания: «По утвержденному ЭКОСО РСФСР пятилетнему плану на будущий год имеем приобрести производственные плавучие средства: четыре китобойца, один траулер, один пароход крабоконсервного завода, две шхуны для лова палтуса. Чтобы не упустить время, необходимо сейчас искать и закупать пароходы. Прошу предварительную санкцию Совета Общества, также указание НКТорга Крайторгу о выдаче лицензий. Запоздалое получение поставит [перед] невозможностью выполнить программу».

18 декабря 1928 г. ВСНХ РСФСР в лице заместителя председателя А. Брыкова ответил, что меры по обеспечению АКО необходимым финансированием приняты, решено выдать и необходимые лицензии. Так, лицензия на траулер должна быть переслана в берлинское торгпредство не позднее 25 декабря 1928 г. на имя председателя правления Севгосрыбтреста Мурашева, которому Президиум ВСНХ РСФСР поручил сделать заказ на траулеры для Дальнего Востока вместе с заказом их для своего треста [10а, л. 66—67].

28 сентября 1928 г. правление АКО, размещавшееся тогда во Владивостоке, слушало проект плана рыбной промышленности на 1929 г. Вот что сообщил собравшимся сотрудник рыбного отдела К. И. Воронов: «...другое дело — траловый промысел: это является делом совершенно новым, и здесь мы будем выделять те же самые препятствия и затруднения административно-технического характера: не хватит административно-технического персонала, оборудование надо выписать из-за границы, и, кроме того, [есть] препятствие методологического характера. Этот промысел особенно развит в Мурманских водах, и в настоящее время там имеется свыше 20 судов с выработкой траловой продукции свыше 1 000 000 пудов. Эта организация имеет хороший аппарат, материальный опыт, но этот опыт мы не можем переместить в наши условия, потому что условия на Дальнем Востоке отличные от Беломорского, Мурманского района. Условия разнообразны и по объемам промыслов, и экономически, главным образом. Прежде всего, объектом вывоза является треска — 70 %...» АКО намечало сделать главным объектом промысла селедку, добыча которой требовала другие орудия лова [11, л. 174].

К практической реализации проекта намеревались приступить в следующем сезоне: «К будущему году мы имеем в виду приобрести только один тралл (траллер, то есть траулер. — С. Г.). Так как возможно, что с получением его мы опоздаем, вводится только полгода работы и сравнительно скромная добыча продукции. Всего намечается для тралла... 161 000 (руб. — С. Г.) по реализационным ценам, предполагая, что тралл будет работать только полгода — вторую часть года, и исключительно в приморских водах...» [11, л. 178].

15 апреля 1929 г. правление АКО изучало заключение капитана Л. И. Бурхарда, считавшегося большим специалистом тралового и китобойного промыслов, «по чертежам строящегося в Веземюнде траулера для АКО». Оно решило поручить члену правления В. Л. Бурьгину «изыскать реальный спо-

соб устранения конструктивных недостатков строящегося траллера, отмеченных в заключении капитана Бурхарда». Коммерческому отделу АКО при технической консультации Л. И. Бурхарда надлежало заказать «в надлежащий срок» для судна необходимое снабжение [11, л. 40].

В дальнейшем АКО предполагало довести число тралящих судов до двадцати. В протоколе заседания правления общества от 28 апреля 1929 г. говорится: «Общая установка по рыбной промышленности в предстоящем пятилетии делается на расширение сырьевой базы за счет увеличения эксплуатации рыбных богатств открытого моря путем расширения крабового промысла и введения в эксплуатацию тралла и китобойного промыслов...

Ввиду значительного развития траллового промысла (в 1933 г. по плану предполагено иметь 20 тральщиков), количество продукции соленой трески с 23 000 ц в 1929 г. увеличивается до 260 000 ц в 1933 г. Также значительно возрастает и количество сельди — с 26 640 ц до 165 000... Необходимо отметить приобретение 20 траллов, девять пароходов-крабозаводов, четырех пароходов-рефрижераторов, китобойной плавучей базы и т. п.» [11, л. 49—49 об.].

Первым траулером АКО стал «Баклан», строительство которого завершилось в том же 1929 г. в Германии на заводе фирмы «Зеебек» в Веземюнде. 28 апреля 1930 г. его приписали к Владивостокскому порту под № 355. Судно с полной вместимостью 545,24 рег. т. и грузоподъемностью 416,4 т имело длину 49,3, ширину 8,54 и осадку 3,86 м. Его паровая машина развивала мощность 678 индикаторных лошадиных сил.

Комплектование экипажа для «Баклана» началось осенью 1929 г. 13 ноября с заявлением о выдаче столовых, денежного довольствия и оплате номеров гостиницы во Владивостокскую контору АКО обратились тралмейстер Морозов, помощник тралмейстера Машков, засольщики Ганичев и Начинков и матрос-рыбак Богданов. Они прибыли из Архангельска с условием, что их заработок на новом месте будет не меньше, чем в Севгосрыбтресте [11, л. 85].

Летом 1930 г. «Баклан» находился на промысле (капитан С. И. Кострубов, тралмастер П. В. Морозов). 23 июня 1930 г. правление АКО постановило: «Рыбопромышленному отделу связаться по радио с тральщиком “Баклан”, выяснить его точное местонахождение, получить подробные сведения и установить, что им сделано, и что делается по части лова рыбы, и означенные сведения сообщать через плановый отдел в обычных ежедневных пятидневных сводках. В дальнейшем в пятидневных сводках указывать местонахождение и текущую работу “Баклана”» [12, л. 3].

Вначале работой судов руководила структура рыбопромышленного отдела, называвшаяся «Сектор траулеров». После переезда главной конторы общества в Петропавловск этим стал заниматься тралсектор Владивостокской конторы. Оперативное управление промыслом осложнялось плохой связью и отдаленностью районов промысла от базы.

План капитального строительства АКО на 1930 г. по разделу «Плавучие заводы и плавсредства» предусматривал приобретение двух траулеров за границей стоимостью 800 тыс. инвалютных рублей и двух в СССР за 1 400 тыс. руб. На сооружение базы тралового флота намеревались истратить еще 147,2 тыс. руб. Фактический расход оказался на 1 800 тыс. руб. меньше, так как за границей суда приобретались с трехгодичным кредитом, а за заказанные на отечественных заводах в 1930 г. требовалось уплатить только 400 000 руб. [13, л. 106—107].

В течение 1930 г. были приобретены еще два судна, и общее число траулеров АКО достигло трех [14, л. 134 об.].

Подготовка к путине 1931 г. шла неудовлетворительно, усугубляясь тем, что деятельность Рыбного управления АКО в связи с переездом из Владивостока в Петропавловск оказалась фактически дезорганизована. Тем не менее, дирекция общества (так в 1930 г. стало называться реформированное правление) в своих планах продолжало говорить о необходимости вступления в эксплуатацию 20 траулеров к началу сезона 1931 г. [13, л. 124 об.].

Об этом же свидетельствует и «Краткий цифровой доклад АКО за 1930 г. и перспективы на 1931 г.», сделанный директором-распорядителем общества Б. И. Гольдбергом краевому комитету ВКП(б). В нем сообщалось: «Обеспечить вступление в эксплуатацию в 1931 г. к летнему сезону... 20 тральщиков... Для этого необходимо: просить соответствующие организации... о своевременной передаче Союзрыбой АКО 17-ти тральщиков» [15, л. 9].

Поступление судов продолжалось, но не в таких масштабах: в 1931 г. в АКО их было семь [14, л. 134 об.]. План 1931 г. предусматривал, что с января по май в море будут работать три, с июня по август — четыре, а в сентябре на промысел выйдут уже десять судов. Этой флотилии устанавливался годовой план вылова в объеме 120 000 ц (94 600 камбалы, 17 900 трески, 500 палтуса и 7 000 разных пород). Выход готовой продукции должен был составить 88 925 ц.

Фактически с января по апрель 1931 г. работали три судна («Баклан», «Буревестник» и «Чайка»). 10 апреля они встали на ремонт, из которого вышли: «Буревестник» — 10 июня (из Владивостока), а «Чайка» — 20 июня (из Хакodate). «Баклан» стоял во Владивостоке: ему требовался док, который был занят. Поэтому стоянка траулера затянулась.

До начала апреля суда выполнили 10,3 % годового плана, поймав 12 395 ц и выпустив 11 870 ц готовой продукции. В январе и феврале траулеры выходили на лов раз в месяц: залив Петра Великого был покрыт льдом, двигаться в котором без помощи ледокола было очень сложно. Самостоятельное продвижение траулеров приводило к авариям («Чайка» сломала лопасти винта, «Баклан» повредил руль и получил пробойну в носовой части). К тому же суда не были в достатке снабжены водой и углем.

Главными сложностями, сопровождавшими работу тралового флота АКО, являлись недостаточная изученность районов лова и биология некоторых видов рыб, недостаточно указанные глубины на картах, отсутствие данных по температурному режиму придонных слоев воды в различное время года, перебои со снабжением владивостокской тралово-такелажной мастерской и недостаток опытных тралмейстеров [16, л. 86—87 об.].

Планы 1929 и 1930 гг., ставших годами организации новой отрасли рыбной промышленности, выполнены не были ввиду опоздания выхода траулеров на лов. Суда поздно пришли из-за границы [14, л. 135 об.]. Работа тралового флота АКО в 1931 г. также оказалась неудовлетворительной: производственную программу он выполнил всего на 11 % [17, л. 4 об.]. Тем не менее, траулеры Дальгосрыбтреста и АКО, которых насчитывалось пятнадцать, совместно добыли в этом году 57 400 ц рыбы [17а, с. 42].

В 1932 г. директор-распорядитель АКО Б. И. Гольдберг в докладной записке на имя И. В. Сталина предлагал, закрепив комплексность хозяйства общества и управление им исключительно из НКПП СССР, изъять из его ведения «траловое дело» [18, л. 50—51]. В этом же году все траулеры АКО передали Тралтресту. «Траловый флот АКО настолько развит, что дал возможность создать новый трест — “Тралтрест”, и дельфиньи промыслы АКО также выделились и легли в основу создания нового треста “Дальморзверьпром”...» [14, л. 134]. Таким образом, в ходе своего развития АКО содействовало созданию новых крупных предприятий, способствовавших экономическому, социальному и культурному подъему советского Дальнего Востока.

Спустя короткое время Тралтрест был закрыт «за неперспективностью». К этому времени он насчитывал 20 траулеров. Частью их перегнали в Мурманск. «К сожалению, рыбохозяйственные организации Дальнего Востока не уделили должного внимания организации глубоководного лова в своих водах, в результате чего часть судов была переброшена для работы в Баренцевом море» [7, с. 72].

Первый траулер АКО «Баклан» в 1934 г. после ликвидации Тралтреста вошел в состав ТОФ в качестве вспомогательного судна (его документы сегодня можно увидеть в экспозиции городского Военно-исторического музея). Другие траулеры превратились в транспорты. Несколько судов в 1934 г. были переданы АКО, где они образовали так называемую «каботажную группу», предназначенную для грузопассажирского обслуживания камчатского побережья. В их число вошли «Восток», «Буревестник», «Палтус», «Дальневосточник» и «Блюхер» [19, л. 5]. Организация каботажной группы при недостатке тоннажа транспортных судов позволила АКО оперативно доставлять малые партии грузов из Петропавловска в рыбокомбинаты и перераспределять запасы тары и материалов между отдельными предприятиями.

19 января 1935 г. НКПП СССР «в целях усиления добычи моржа в северной части Берингова моря и Ледовитом океане» распорядился не позднее 1 февраля передать траулер «Блюхер» из АКО в Дальморзверьтрест. Весной судно намеревались использовать на бое нерпы в Охотском море в районе Шантарских островов, а во второй половине года — в северной части Берингова моря [20, л. 26].

Так траулеры оказались оторваны от своего основного назначения. Ненормальность этого понимали многие моряки. Помощник капитана «Дальневосточника» по политической части А. А. Беляков 10 октября 1935 г. докладывал политсектору общества о том, что он считает «неправильным существующее отношение к траулеру... Траулер, как судно специального назначения для лова рыбы, разрушается и использованием его не по назначению, и переделкой по прихоти администрации АКО... Невольно становимся пособниками разрушения траулера» [21, л. 37].

Схожее мнение высказывал в конце 1935 г. и помполит «Блюхера» А. В. Литвинцев, поступивший на судно 18 октября 1935 г.: «...тральщик использовался как транспортное судно. За четыре рейса Владивосток — Петропавловск, Олюторка — Петропавловск план выполнен на 125 %. Однако, считаю такое использование тральщика абсолютно неправильным и нерентабельным, если еще учесть, что отдельные сорта рыбы ловятся вручную... Траловых приспособлений на судне нет...» [22, л. 20].

Подобные рассуждения моряков вполне соответствовали стратегической линии, проводимой правительством. 22 декабря 1935 г. нарком пищевой промышленности СССР А. И. Микоян, выступавший на пленуме ЦК ВКП(б), заявил: «Рыболовство в открытом море раньше, в дореволюционной России, совершенно не было поставлено. Тихий океан, Баренцево море, моря на Севере и Востоке были целиком в руках иностранных промышленников. За годы революции нами создан траловый флот. 91 траулер теперь работает в морях, преимущественно в Баренцевом... Это новая техника, созданная нами заново. Она перевооружила рыбную промышленность. Этой техникой мы овладеваем, но еще не овладели до конца. Нельзя сегодня сказать, что все тральщики и краболовы дают столько рыбы и крабов, сколько они могли бы дать» [8, с. 208].

Рыбная промышленность НКПП СССР в конце 1935 г. располагала промысловым и обрабатывающим флотом, включавшим 3 180 паровых и моторных судов [23, л. 40], в том числе названный выше 91 траулер, 87 дрейфтеров и сейнеров, девять краболов, китобойную флотилию и плавзаводы. Имелось и 12 000 несамоходных судов небольшого тоннажа.

Организация предприятия, которое должно было заняться активным морским промыслом у берегов Камчатки, назрела. К этому побуждала и активность японских рыбопромышленников, действовавших в камчатских водах. По сведениям дипломатического агентства НКВД СССР в Петропавловске,

в 1935 г. ловом в открытом море у берегов Камчатки занимались до 10 японских плавзаводов, 15—20 больших шхун, 8—10 тральщиков и около 450—500 мелких плаведилиц. Примерно такое же их количество (около 520) наблюдалось и в прошлом 1934 г.

В районах лова во время всего сезона находились японские эсминцы. Они, выполняя свои «охранные функции», являлись ориентирами для мелких судов, становясь на границе действовавшей тогда трехмильной полосы внутренних вод. При отсутствии советских сторожевых или гражданских судов японцы входили в трехмильную зону и занимались браконьерством. При появлении сторожевика «Воровский» или другого парохода, эсминцы сигнализировали об этом хищникам, а последние быстро отходили на линию кораблей, зная, что они стоят на разрешенной границе [24, л. 26].

Помимо прямого назначения, создание советского морского промыслового флота на полуострове рассматривалось как средство давления на японцев с целью регламентации хищнически ведшегося ими лова лосося. Удачным примером такого давления являлась восьмилетняя деятельность отечественной краболовной флотилии, начавшей работу в 1928 г.

Еще одним орудием лова, успешно применявшимся на судах активного лова, был кошельковый невод. Его изобрел американский рыболов из Мэна еще в 1837 г. [25, с. 346]. Этот невод в России в конце XIX — начале XX вв. был почти совершенно неизвестен. Одно время им в районе Мурманска не вполне неудачно пыталось ловить мойву товарищество «Рыбак».

С техникой кошелькового лова отечественных рыбаков в 1893 г. познакомил журнал «Вестник рыбопромышленности». Она излагалась в статье И. Кузнецова: «Рыболовная шхуна крейсирует с несколькими дори (шлюпками. — С. Г.) на борту и с неводником на буксире до тех пор, пока рыбаки по некоторым известным им признакам... не заметят, что добыча близка. Тогда в неводник набирают невод и садится 8—12 рыбаков, из которых 4—6 чел. могли бы грести; от искусства последних зависит ближайшим образом обеспечить улов. На корме помещается рулевой (шкипер), остальные занимаются неводом. Забота о шхуне лежит единственно на оставшемся на ней поваре.

Неводник сопровождают одна или две дори, из коих на каждой помещаются по одному или по два человека. Подойдя близко к замеченному рыбному косяку, одна из дори принимает урезы от одного крыла невода, и, между тем как она остается на одном месте (иногда эту лодку заменяют бум), неводник с большою быстротою отплывает от нее, причем двое из его экипажа высыпают мало-помалу невод. Налегая на весла правой стороны, неводник описывает круг метров в 130 диаметром справа налево и вновь подплывает к помянутой дори, стараясь окружить рыбу в течение 2—4 минут. Самый успех лова находится в зависимости от быстроты и ловкости этого маневра, во время которого гребцы гребут так, как будто от этого зависит их

жизнь... В это время нижняя подбора невода опускается на глубину до 50 м под поверхность моря, на которой остается поддерживаемая поплавками верхняя подбора невода.

Как только лодки подошли друг к другу, дори передает урезы на неводник и тотчас уже начинается стягивание невода, которое должно быть произведено быстро, в 10—15 минут. Только немногие рыбы, решающие перепрыгнуть через верхнюю подбору, ускользают от него, большинство же попавшейся старается уйти вниз. В то время как одни из рыбаков поднимают свешивающиеся вниз края крыльев невода, другие надевают вздержку на блоки, имеющие боковой прорез, и, стягивая вздержку, поднимают всю сеть как можно выше. Теперь улов обеспечен.

Рабочие на неводнике стараются уменьшить размеры плавающего в море невода, имеющего вид чашки, выбирая верхнюю подбору и стянутый низ невода на борт их лодки. Эта работа производится также очень быстро, и поднятие и вытягивание невода совершается в семь минут и очень часто в десять минут. Шхуна, которую уведомляют о лове дори, подходит к неводу на всех парусах и бросает с кормы и носа на неводник концы (веревки), которые прикрепляются к петлям собранной верхней подборы. Поднимая концы, шхуна принимает невод, ставя неводник вдоль своего бока.

Между тем как в последней лодке удерживают собранную, стянутую нижнюю подбору невода грузилами и оба конца его крыльев, на борт шхуны выбирают часть невода, растягивая ее вдоль по борту таким образом, что находящийся в воде невод образует большой мешок с рыбой, висящий между обоими судами. Отсюда рыбу выбирают большим, вместимостью в полтора бочонка, деревянным черпаком или сетным сачком до тех пор, пока невод не облегчится настолько, что его можно вытащить весь из воды на шхуну» [25, с. 347—350].

В 1930—1931 гг. дальневосточный рыбопромысловый флот начал пополняться первыми траулерами-дрифтерами, построенными в Англии, предназначенными для лова сельди, а также строившимися во Владивостоке сейнерами типа СА. В 1936 г. из Японии стали поступать большие деревянные сейнеры типа РС-127 «калифорнийского типа», ловившие кошельковым неводом и дрифтерными сетями.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЕРВЫЕ ГОДЫ РАБОТЫ КАМЧАТСКОЙ БАЗЫ АКТИВНОГО ОПЫТНОГО ЛОВА

Проекты организации на полуострове рыболовецкого предприятия принципиально нового типа появились в 1934 г. С целью изучения накопленного отечественного опыта в Мурманск отправились специалисты, в числе которых находился инженер В. П. Нахабов, в то время заместитель директора Карагинского рыбокомбината.

Вот что он вспоминал об этом спустя почти сорок лет: «В 1934 г. вместе с группой товарищей я был послан в Мурманск, где мы изучили организацию тралового промысла, кошелькового, ярусного и других видов лова. Познакомившись с тем, как было поставлено дело в этой северной рыбацкой столице, где все связано с морем, подчинено интересам рыбного промысла, мы мечтали о том времени, когда и у нас, на Камчатке, возможно будет все это осуществить...» [26а].

Уже в 1935 г. АКО предполагало выставить в открытое море три сейнера и траулер. Титульный список по капитальному строительству на 1935 г., составленный Рыбным управлением АКО 3 августа 1934 г., предусматривал выделение на содержание и пополнение флота общества 6 162 тыс. руб. В эту сумму входили затраты на приобретение трех сейнеров «для активного лова кошельковыми неводами в наиболее мощных районах» [26, л. 80—83].

Ловить в море предполагали и с кавасаки — небольших деревянных судов с моторами мощностью 20—30 л. с. Потребность в рабочей силе, которую АКО намечало использовать на активном лове, оценивалась в 1 227 чел. В это число входили: 700 чел. экипажей тресколовных кавасаки (100 шт.) из расчета шкипера, моториста и пяти ловцов на каждом суденышке; 266 ловцов крабов на 38 кавасаки; 160 чел. для опытного лова лосося. Намеревались опробовать и близнецовый кошельковый лов. Для этого предполагалось иметь четыре пары кавасаки со штатом 56 чел.

Для первых трех сейнеров, основным объектом промысла которых должна была стать сельдь, требовались 45 чел. Штат этих судов включал 15 чел.: капитана и механика, их помощников, девять ловцов и повара [26, л. 98—99].

1 декабря 1935 г. в Петропавловск пришло распоряжение Главрыбы: «Нарком (народный комиссар пищевой промышленности А. И. Микоян. — С. Г.) в своем выступлении на слете стахановцев взял обязательство дать в 1935 г. 13 000 000 центнеров рыбы. Устанавливаю план на декабрь 7 000 ц гослову... Необходимо широко развернуть лов в Авачинской губе, также использовать в декабре на лову тральщики, перенеся их ремонт на январь».

Начальник АКО И. А. Адамович распорядился временно исполняющему должность начальника Петропавловского порта АКО Н. П. Веселкину «под персональную ответственность» подготовить траулер «Блюхер» к лову. Не позднее 7 декабря 1935 г. его следовало передать в распоряжение инструктора добычи Рыбного управления АКО Гавриленко, «с какового момента все распоряжения Рыбного управления для капитана тральщика обязательны». Порту следовало обеспечить «Блюхер» углем [27, л. 205].

Но траулер на промысел в 1935 г. не вышел. Причиной этого стало отсутствие пригодных к работе орудий лова. Они пришли в Петропавловск из Владивостока на пароходе «Ильич» в декабре 1935 г. «Трал — хлам, доски разбиты, не хватает бобинцев, нет ниток для ремонта». К тому же в день прибытия

«Ильича» «Блохер» вновь поставили на грузоперевозки [28, № 292]. А в феврале 1936 г. траулер вообще передали из АКО Дальморзверьтресту. Здесь он вошел в состав китобойной флотилии «Алеут» и использовался в качестве буксира, доставлявшего туши убитых животных к китоматке. Так что добыть активным ловом предполагавшиеся 7 000 ц в декабре 1935 г. не удалось.

19 января 1936 г. И. А. Адамович подписал приказ № 31, ставший отправной точкой в создании на полуострове специализированного рыбооловецкого предприятия: «Организовать в системе Карагинского рыбокомбината на внутреннем хозрасчете *Базу активного опытного лова (БАОЛ)*, включив в состав последней: тральщик — 1, дрейфтеров — 2, сейнеров — 2. Временно исполняющим дела начальника Базы активного опытного лова с правами заместителя директора Карагинского комбината назначить Макштаса П. М...» [29, с. 10].

Новое предприятие временно организовывалось при Карагинском рыбокомбинате. В этих местах, как полагали, находилось наибольшее количество сельди, которая должна была стать основным промысловым объектом. Но уже весной 1936 г. все имущество БАОЛ (в основном, сети и материалы для их изготовления) было сосредоточено в окрестностях Петропавловска на базе Авачинского рыбокомбината Моховая. Здесь в то время располагалась рыбалка с одним зданием засольного цеха. Под управление БАОЛ, ввиду отсутствия более подходящего, решили использовать помещение гаража [29, с. 11].

5 февраля 1936 г. для БАОЛ были установлены штаты: на дрейфтере — 11, на сейнере — 15, на траулере — 35 чел. [30, л. 137]. За исключением экипажа переданного Дальморзверьтресту траулера «Блохер», численность персонала предприятия определялась в 56 чел. с общим фондом зарплаты 343 140 руб. С прибытием судов (сейнеров, дрейфтеров и разведчиков) штат следовало пополнить капитаном флота, начальником добычи и инструктором лова.

19 февраля 1936 г. работникам базы назначили следующие основные должностные оклады на берегу и при нахождении в море (табл. 1), руб.

Таблица 1

Должность	Траулер		Сейнер		Дрейфтер	
	оклад	в море	оклад	в море	оклад	в море
Капитан	600	900	550	825	500	700
Старший помощник	450	675	400	600	375	562
Второй помощник	365	548	—	—	—	—
Старший механик	575	862	500	750	475	712
Второй механик	435	652	—	—	—	—
Моторист	—	—	400	600	375	562
Машинист	230	345	—	—	—	—
Кочегар	210	315	—	—	—	—
Радист	384	576	384	567	—	—
Неводчик	—	—	500	750	—	—
Тралмастер	450	675	—	—	—	—
Боцман	260	390	300	450	—	—
Матрос	220	330	250	375	220	330

Инструктору кошелькового и дрифтерного лова полагались 840 руб.

Все работники, кроме установленных выплат, должны были получать по 100 руб. столовых в месяц. За время работы на лове морьякам гарантировалась оплата 35—40 % их расчетных ставок плюс оплата за каждый центнер рыбы с таким расчетом, чтобы при выполнении плана на 100 % каждый «получил полностью свою расчетную ставку, а при перевыполнении по принципу прямой неограниченной сдельщины получал выше соответствующего процента перевыполнения» [30, л. 124—124 об.].

Впрочем, уже через месяц, 21 марта 1936 г. должностные оклады моряков сейнеров и дрифтеров были изменены (табл. 2).

Таблица 2

Должность	Сейнер	Дрифтер
Капитан	526,5	541,2
Помощник капитана	441,0	441,0
Механик	514,5	485,0
Радист	441,0	—
Неводчик	441,0	—
Боцман-дрифмейстер	—	400,0
Моторист	441,0	357,21
Боцман	367,5	—
Матрос	316,05	273,42
Повар	294,0	275,0
Ученик	200,0	—

Система оплаты труда также претерпела изменения. Теперь, кроме твердых окладов, устанавливались выплаты премиальных за каждый выловленный центнер сырца. Так, первый сорт сельди оценивался в 14,11, второй — в 8,22 руб., первый сорт нерки — 16,25, второй — 12,34 руб. Премиальные выплачивались путем «паевого распределения команде судна, указанным в ее тарифной сетке». Сумма «столовых» оставалась прежней — 100 руб. в месяц [30, л. 84].

Первым матросом БАОЛ, а значит, и *первым матросом промыслового флота Камчатки*, в январе 1936 г. стал Иосиф Никандрович Рохлецов, до этого трудившийся грузчиком в Петропавловском порту АКО [29, с. 11].

21 марта 1936 г. приказом по управлению АКО № 139 были утверждены основные показатели БАОЛ на предстоящую первую путину. Добыча сырца — 12 000 ц, в том числе 5 000 нерки и 7 000 сельди. Лов предполагалось начать во втором квартале и добыть 2 500 ц. Пик уловов должен был прийти на третий квартал, когда следовало «упромыслить» 5 500 ц, остальные 4 000 ц «ложились» на конец года. Началом лова определялось 10 июня, окончанием — 15 ноября 1936 г.

Добытый сырец следовало сдавать на обработку тем рыбокомбинатам, «в пределах которых производится лов сейнерами и дрифтерами базы»: Уст-

Камчатскому, Озерному (на восточном побережье), Авачинскому и Олюторскому (табл. 3).

Таблица 3

Район лова	Срок лова	Сейнер		Дрифтер		Всего
		№ 1	№ 2	№ 1	№ 2	
Красная						
Усть-Камчатск	10.06—1.07	750	750	500	500	2 500
Озерная	15.07—15.08	750	750	500	500	2 500
Сельдь						
Авача	1.09—1.10	900	900	600	600	3 000
Олюторка	5.10—5.11	1 100	1 100	900	900	4 000
Итого:	10.06—15.11	3 500	3 500	2 500	2 500	12 000

Качество сдаваемого на дальнейшую переработку сырца устанавливалось в пропорции 90 % первого сорта и 10 % второго. Расчетная цена сдаваемого сырца первого сорта: красная — 73,56, сельдь — 68,74 руб. Рыбу пониженного по вине БАОЛ качества комбинаты должны были принимать со скидкой.

Смета затрат по основному производству включала 849 000 руб., в том числе: 124 445 — орудия лова, 148 056 — горючее и смазка, 4 530 — амортизация судов, 40 144 — вербовка специалистов, 30 000 — содержание аппарата, 4 200 — работа сетеподшивочной мастерской и 12 700 — выплата процентов по кредиту. БАОЛ выделялись 448 000 руб. на образование собственных оборотных средств. Плановый расчет потребности плавсредств теперь устанавливался равным не трем, а двум сейнерам и такому же количеству дрифтеров [30, л. 84].

Эти суда приобретались в Японии. «Справка о выполнении договора по импортным обязательствам за 1935 г.» свидетельствует, что на них были затрачены: 100 000 руб. на два дрифтера, 174 000 руб. на два сейнера и 78 300 руб. на три разведчика. Их поступление ожидалось весной 1936 г. [31, л. 66], но задержалось до конца лета. Деревянные дрифтеры «Ударник» и «Стахановец» пришли в Авачинскую губу 8 августа, сейнеры «Авача» и «Виллой» — в сентябре 1936 г.

Дрифтеры водоизмещением 179 т могли принять 30 т груза, имели главный двигатель мощностью 150 л. с., вспомогательный двигатель «Санио» (15 л. с.), дизель-динамо (2 л. с.) и «мотор-радио Л-3» (2 л. с.). Балансовая стоимость дрифтеров составила 75 900 руб. Сейнеры имели водоизмещение 253 т, грузоподъемность 60 т, были снабжены главными двигателями мощностью 270 л. с. и вспомогательными калоризаторными двигателями «Болиндер» (50 л. с.). Их балансовая стоимость была равна 127 200 руб.

Суда не имели никаких рыбопоисковых, электрорадионавигационных и гидроакустических приборов. Их местонахождение в море определялось астрономическим путем и навигационными способами с помощью магнитного компаса, измерения глубины ручным лотом, диплотом или лотом Томсона.

С укомплектованием их экипажей возникли сложности: специалистов просто-напросто не имелось. Вот что вспоминал об этом в вышедшей в 1966 г. брошюре «От Магадана до Америки» — первой популярной работе, воссоздававшей историю рыбопромыслового флота Камчатки, один из ветеранов Управления тралового флота и его руководитель П. И. Анода: «Началось укомплектование судов специалистами. А где их взять? Вербовочная контора АКО не выполнила плана найма механиков с материка. Пришлось набирать их в своем порту. Это были механики, мотористы, случайно оставшие от судов других организаций. Не имелось также и опытных промысловиков, знавших добычу рыбы. Принимали физически крепких ребят, рвущихся в море. Научатся!» [29, с. 12].

Ставить и выбирать невод команду сейнера «Авача» обучали в бухте Моржовой. Руководил обучением неводчик И. Е. Евстафиади. Он разъяснял будущим ловцам устройство сетей и неводов, обязанности каждого при их спуске и выборке. Занятия шли на палубе, после этого проводились тренировочные зачеты. Первый порядок сбрасывался в море с кормы, остальные разворачивались от хода судна. Длина невода составляла 360 м. Зачеты проводились по ночам. Первые уловы были небольшими — по 100—150 ц за одно притонение. Рыбакам приходилось тяжело. Так как лов велся осенью при начавшихся заморозках, то для того, чтобы предотвратить смерзание мокрых сетей, их приходилось перебирать руками по несколько раз за ночь [32, № 262].

Первую промысловую экспедицию БАОЛ возглавил сотрудник Рыбного управления АКО Иосиф Абрамович Гольдберг. 8 октября 1936 г. из Петропавловска в район Олюторского рыбокомбината вышли «Авача», «Виллой», «Ударник» и «Стахановец». Траулером, который предполагалось использовать в качестве приемной и снабженческой плавучей базы, БАОЛ еще не располагал. Суда вернулись в порт в начале ноября: дальше ловить было нельзя из-за наступившего похолодания и появления льда.

Первые опытные работы по промысловому лову кошельковыми неводами и дрейтерными сетями прошли в бухте Южной Глубокой. Здесь началась разведка косяков сельди. Первый дрейф «Ударника» дал улов всего 80 шт. сельди на 20 поставленных сетей. При втором выходе в море двух дрейтеров и одного сейнера только один дрейтер поймал 6 ц. На третий день пребывания флотилии в Олюторском заливе были обнаружены косяки сельди в районе бухты Лаврова.

Сейнер «Виллой» вышел на поиск сельди в дневное время. Пройдя некоторое расстояние от берега, с судна увидели китов, касаток и большое количество чаек. Подойдя к месту скопления птиц, заметили, что вода здесь имела характерный красноватый цвет от присутствия большого количества планктона.

С наступлением темноты сделали замет, принесший 416 ц сельди. Часть улова пришлось вылить за борт из-за полной загруженности судна. *С этого момента фактически и начался промышленный активный лов сельди в Олюторском заливе.* Средняя длина сельди составляла 35,9 см, а вес — 418 г. Количество рыбы было весьма велико: на пересечение косяка затрачивалось иногда более получаса полного хода сейнера, причем одновременно с судна наблюдали несколько косяков. Почти весь октябрь 1936 г. рыба держалась на ограниченной акватории между бухтами Сомнения и Южной Глубокой.

Дрифтеры получили сети с Авачинского рыбокомбината. Они были подготовлены для промысла с кавасаки в районе Авачинского залива. Размер ячей не соответствовал величине сельди, а качество сетного полотна оказалось исключительно низким. После двух-трех дрейфов площадь сетей сократилась больше чем наполовину [33, л. 71—72].

Результаты описанной выше работы судов БАОЛ в октябре 1936 г. были следующими. Сейнеры «Виллой» и «Авача» за 19 заметов поймали 5 066 ц, дрифтеры «Ударник» и «Стахановец» за 31 дрейф — 739 ц (табл. 4).

Таблица 4

	«Виллой»	«Авача»	«Ударник»	«Стахановец»
Сделано заметов	6	13	18	13
В том числе пустых	2	—	—	—
Вылов сельди, ц	1 755,0	3 311	460	279
Средний вылов за один замет, ц	438,6	254	—	—
Вылов на сеть, ц	—	—	1,24	0,93

Итоги первых опытов активного лова на полуострове превзошли все ожидания. Выйдя в море с большим опозданием из-за несвоевременного прибытия на Камчатку (планом предусматривались 112 рабочих суток, фактически же их оказалось 30), суда сумели выполнить задание более чем наполовину. Наилучшие результаты показал сейнер «Авача» (капитан Косьмин), добывший 3 315,6 ц сельди и 220,3 ц трески — свыше половины всего улова флотилии. Сейнер «Виллой» (капитан Якимов) поймал за четыре замета 1 766,8 ц сельди. Дрифтер «Ударник» (капитан Перинго) выловил 474,8 ц сельди и 212,8 ц трески. «Ударник» способствовал хорошей работе всей флотилии, являясь ее разведчиком.

Вот так в первый месяц работы в море, не имея никакого опыта, промысловых карт, с необученными кадрами, БАОЛ получил отличные результаты на промысле высококачественной сельди в Олюторском заливе в октябре, в период года, когда ни одного ее центнера на Камчатке ранее не вылавливалось.

Начальник экспедиции И. А. Гольдберг отмечал прекрасную работу старшего механика Правикова, дрифмейстера Алешкина, помощников механиков Мосунова и Николаенко, матросов Граховатского, Самовского, Черепанова и Мартынова. «Несмотря на непригодность судов к работе в усло-

виях северных морей (отсутствие отопления жилых помещений, ряд других неудобств), коллектив флотилии упорно боролся за освоение новой для большинства техники и успешно выполнил поставленную перед ним задачу. Меньший улов сейнера “Виллой” обусловлен лишь потерей им кошелькового невода в бурную погоду».

По окончании осеннего лова оба дрефтера встали на зимовку, а сейнеры отправились исследовать возможность производства промысла в ближайших к Петропавловску бухтах [32, № 261].

Вот что рассказывал о первом промысловом сезоне «Авачи» ее капитан М. В. Косьмин: «Кошельковый невод имеет в длину 500 и ширину 40—50 м. На выборку его после замета в море требуется всего 15—20 минут. Лучшее время для лова — ночь. Самое важное для успешного облова косяка — это точно определить направление его движения, ибо если окружать косяк с “хвоста”, то рыба ускользнет...

Сильно отражались на успешности промысла резкое похолодание, наступившее в октябре, неблагоприятная погода. От смерзшихся сетей леденели пальцы, но команда не бросала работу, у всех было одно стремление — выполнить план, доказать, что советские рыбаки могут успешно работать на сейнерах. И вот, никогда не ловившие рыбу кошельковыми неводами, наши ловцы, набранные из грузчиков, рядовых рабочих, столяров, за пятнадцать заметов с сейнера “Авача” взяли 3 536 ц... Эти успехи говорят о том, что ловцы сумели в короткое время освоить сложную технику, и теперь с помощью наших инструкторов товарищей Эстафиади и Грубишича сами будут готовить новые невода и дрефтерные сети для лова в будущем году. В числе этих рыбаков имеются такие прекрасные ударники, как матросы Поляков, Рохлецов, Баталов, Паршин, ученик механика Гончаров, помощник механика Мосунов и другие...» [32, № 261].

Осенью 1936 г. БАОЛ получил пополнение — разведчики — небольшие деревянные суда, основной задачей которых являлся поиск рыбных косяков и наведение на них сейнеров и дрефтеров. Приказ начальника АКО № 636 от 25 октября 1936 г. гласил: «Прибывшим из Японии рыбопромысловым разведчикам утверждаются следующие названия: № 1/11 — “Сатурн”, № 2/27 — “Нептун”, № 3/28 — “Юпитер”» [34, л. 29]. Эти суденышки водоизмещением 124 т были оборудованы двухтактными двигателями «Ханьшин» мощностью 150 л. с. и поднимали 20 т груза. Их балансовая стоимость составляла 27 200 руб.

Значение начала активного морского промысла на полуострове было понято и оценено сразу. Научные работники Камчатской опытно-научной исследовательской рыбной станции М. Л. Альперович и К. И. Панин характеризовали его как переломный этап в развитии рыбной промышленности Камчатки. «Путина текущего года ознаменовалась событием чрезвычайной

важности для камчатской рыбопромышленности — прибытием и началом работы судов активного лова: сейнеров и дрейфтеров. Первые результаты применения в наших местных условиях лова кошельковым неводом и плавными жаберными сетями, бесспорно, выходят из рамок простых разведочных и опытных работ и являются уже промыслом, давшим к тому же неплохой эффект. Наиболее интересные результаты разведки и лова получены в районе Олюторского залива в октябре. Начав поисковые работы в середине сентября, сейнер “Виллой” обнаружил сельдь лишь в начале октября. Видимо, в этот период сельдь подошла в район разведок.

Первая экспедиция судов активного лова имела объектом добычи преимущественно сельдь. В дальнейшем, несомненно, активный лов охватит также и лососевых, образующих не меньшие косяки, чем сельдь. Тем не менее, последняя является, бесспорно, наиболее рентабельной из промысловых рыб для судов активного лова в силу ценности самой породы и несложности дальнейшей обработки...

Основным достижением октябрьской экспедиции БАОЛ... надо считать тот факт, что возможность работы сейнеров и дрейфтеров в условиях Камчатки, даже в осеннее время, — блестяще доказана... Первые работы дали хорошие результаты... Не будет преувеличением сказать, что результаты работы экспедиции открывают новый этап развития рыбной промышленности Камчатки — этап постепенного перехода государственного лова на активные методы».

Общий вылов рыбы БАОЛ в 1936 г. составил 6 445 ц, то есть 53,7 % планового задания. Причиной его невыполнения стало позднее начало промысла ввиду задержки прибытия судов из Японии.

Первые сейнеры и дрейфтеры БАОЛ явились не только школами для подготовки специалистов активного лова, но и своеобразными научными лабораториями: на них в море выходили сотрудники Камчатской опытно-научной исследовательской рыбной станции. Газета «Камчатская правда» 9 июня 1936 г. известила читателей, что ученые будут изучать технику лова лососевых пород дрейфтерными сетями. Исследования намечалось провести в Охотском и Беринговом морях, а также в Тихом океане. «Для этой цели решено снарядить специальное судно, оборудованное дрейфтерными сетями и специальными приборами» [32, № 131].

Ученые тесно сотрудничали с БАОЛ: они вели разведку районов промысла, занимались исследованиями по определению оптимальных видов орудий и рациональных методов лова.

Почти одновременно с БАОЛ в мае 1936 г. активный лов готовилась начать база Авачинского рыбокомбината Моховая. Здесь к этой работе намеревались привлечь моторные кавасаки. Дрейфтерные сети готовились под руководством инструктора группы добычи Рыбного управления АКО Гавриленко. По его словам, «в отличие от обыкновенных закидников, эти сети

будут выбрасываться с кавасаки на значительное расстояние от берега и плыть свободно по течению... На каждый кавасаки дается двадцать сетей, из которых десять находятся на лову, остальные — на просушке». Активный лов должен был начаться не позднее 21 мая [32, № 158].

Два кавасаки вышли на лов 20 мая, но добиться ожидаемого результата до середины июля им не удалось. Причиной этого стало отсутствие горючего. Поэтому в июне, во время рунного хода сельди, кавасаки сделали только десять выходов в море, а после начала лососевой путины стояли на приколе. Тем не менее, рыбаки не теряли оптимизма. Заведующий базой Абрамов заявил: «На этот метод лова мы возлагаем большие надежды, тем более, что применение его в других рыбных бассейнах дало прекрасные результаты» [32, № 114].

4 февраля 1937 г. нарком А. И. Микоян в своем приказе № 200 отметил «положительные итоги начала работы активного рыболовного флота на Камчатке». Он распорядился «в целях его дальнейшего развития в системе АКО» предусмотреть в плане судостроения Главрыбы на 1937 г. 10 сейнеров для АКО. Восемь судов должна была к 1 апреля 1938 г. выпустить Владивостокская судовой верфь. Два сейнера к 15 мая следовало построить «на судоремонтном заводе АКО», то есть на ПСРВ. Два сейнера, ожидаемые из Японии и первоначально адресованные Дальгосрыбтресту, передавались АКО «с непосредственным направлением из Японии в Петропавловск».

Нарком приказывал начальнику АКО И. А. Адамовичу: «а) базу активного флота на Камчатке предусмотреть в Раковой губе Авачинского залива, для чего произвести в текущем году все необходимые подготовительные работы; б) все имеющиеся суда активного лова (сейнера, дрейфтеры) широко использовать в сезон 1937 г. на добыче сельди и лососевых с наиболее широким оперативным охватом важнейших районов добычи; в) в местах лова рыбы активным флотом: Олюторском, Корфском, Усть-Камчатском, Жупановском рыбокомбинатах предусмотреть для 1938 г. увеличение посольной емкости для обеспечения приема и обработки сырца, доставленного сейнерами и дрейфтерами» [35, л. 132].

Основные положения этого приказа в 1937 г. так и остались на бумаге: увеличения судового состава в следующем сезоне не произошло, более того, два из трех пришедших разведчиков были временно переданы другим организациям, не связанным с промыслом.

Через месяц, 4 марта 1937 г. НКПП СССР издал приказ № 393 «О плане работ АКО на 1937 г.», которым объявил план капиталовложений на развитие промыслового флота в размере 2 055 тыс. руб. На приобретение 80 рыболовных и 40 грузовых кунгасов выделялись 1 560, на дооборудование сейнеров и дрейфтеров радиостанциями и отоплением — 175 и на капитальный ремонт промыслового флота еще 300 тыс. руб. [35, л. 93].

Промфинплан БАОЛ на 1937 г. предусматривал нахождение флота на плаву в течение 180 суток, в том числе 150 — непосредственно на лове. На ремонт отводились 60, на простои по разным причинам — еще 125 суток. Каждый сейнер должен был получить два невода: один селедочный и один кошельковый лососевый, дрейфтер — по 100 селедочных и лососевых сетей.

План добычи рыбы по породам составлял 16 000 ц: 13 000 — сельди и 3 000 — лосося. Стоимость центнера сырца (в неизменных ценах 1926—1927 гг.) определялась в 17 руб. за сельдь и 28 руб. за лосось [36, л. 4—5, 8].

Для путины 1937 г. флоту требовались 933,6 т нефти, 36,7 т керосина, 0,16 т бензина, использовавшегося для запуска калоризаторных моторов, 39 т моторного и 3,1 т машинного масла, а также 1,48 т солидола на сумму 147 113 руб. (Тонна нефти и керосина в 1937 г. стоила 129 руб. 94 коп., бензина — 312 руб. 55 коп., моторного масла — 520 руб., машинного масла — 370 руб., солидола — 550 руб.)

Фонд зарплаты устанавливался равным 890 555 руб. Сюда входило содержание: управления (135 749 руб.); команд разведчика (84 197 руб.), сейнеров (345 947 руб.); дрейфтеров (279 950 руб.); сетепошивочных мастерских, в которых трудились заведующий и 12 рабочих (44 712 руб.) [36, л. 1—41].

Фактический вылов БАОЛ за 1937 г. составил всего 9 274 ц. Наиболее удачно сработал экипаж «Авачи» — на его долю пришлось 3 710 ц. Этот сейнер оказался единственным судном, выполнившим задание.

Улов (в ц) отдельными судами показан в табл. 5 [37, л. 108].

Таблица 5

Судно	Сельдь	Красная	Треска	Всего
«Авача»	3 685	—	25	3 710
«Виллой»	2 239	—	50	2 289
«Стахановец»	1 805	190	30	2 025
«Ударник»	776	225	40	1 041
«Сатурн»	74	75	60	209
Всего:	8 579	490	205	9 274

Основной улов, как и в прошлом году, пришелся на октябрь в Олюторском заливе. Здесь сейнер «Виллой» под командованием капитана А. Е. Миронова за один зачет поднял 694 ц [38, № 242].

Количество сделанных дрейфов и зачетов отражает табл. 6.

Таблица 6

Судно	Дрейфы	Зачеты	Выходы на лов
«Авача»	—	30	104
«Виллой»	—	20	80
«Ударник»	36	20	82
«Стахановец»	32	17	80
Всего:	68	87	346

На активный лов БАОЛ в 1937 г. выставил пять судов. Путину этого года складывалась из трех периодов: весеннего, летнего и осеннего. Зимой, когда флот стоял в консервации на базе Моховая, готовились орудия лова для весенней путины: два кошельковых хлопчатобумажных невода на сейнер (размером 415 на 46 м), 120 селедочных сетей на дрейфтер и 35 селедочных сетей (размером 35 на 5 м с ячейей 30—32 мм) для разведчика. К 15 мая 1937 г. также были готовы 125 лососевых сетей размером 50 на 5 м с ячейей 68 мм. На сейнерах сделали механизированные площадки с поворотными сетевыборочными ролами, сократившими время выборки неводов.

Техническое оснащение сейнеров включало: лебедку с тяговым усилием 2 т и скоростью выборки стального троса 50 м в минуту, стрелу грузоподъемностью 1,5 т, выстрел с двумя канифас-блоками для выборки стальных тросов, поворотную площадку размером 3,5 на 4 м для кошелькового невода, имевшую во всю ширину ребристый барабан диаметром 30 см. Барабан вращался наружу вхолостую, а к центру площадки — приводом от главного или вспомогательного двигателя. Сетеподъемники соединялись трансмиссией со вспомогательным двигателем. Суда имели полукилевые шлюпки длиной 5 м и два каплера (сачка) диаметром 1,2 и глубиной 2 м, вмещавшими до полутонны рыбы. Каплеры позволяли выгружать до 300 ц улова в час.

На вооружении сейнеров имелись кошельковые невода калифорнийского типа. На верхней подборе невода размещались 1 200 грузил по 270 г, 55 стальных колец диаметром 165 мм. Сейнер мог ловить и снюрреводом.

Эти суда не были приспособлены для круглогодичного промысла. На добыче они находились около трех месяцев в году, а остальное время возили грузы, стояли или ремонтировались. В последующие годы высказывались предложения по их модернизации для ловли зимой и весной донных пород рыб. Но реконструировать сейнеры до начала войны не удалось, а затем они вошли в состав ТОФ [39, л. 72—73].

В феврале 1937 г. дрейфмейстер П. А. Алешкин на пошиве сетей выполнял норму на 330 %, ловец В. И. Баталов — на 275 %, ловцы П. Ф. Шевченко и И. Ф. Ненашев — на 200 %, Сосновский и Мартынов — на 150 %. Рыбаки БАОЛ обещали обеспечить суда сетями к 20 апреля. К 22 февраля были готовы 50 сетей, и с этого дня началось изготовление кошельковых неводов. По словам инструктора Дегтярева, при пошивке сетей не было допущено ни одного случая брака.

К 23 февраля были отремонтированы все разведчики. Окончание работ на сейнерах и дрейфтерах ожидалось к 15 марта. Рыбаки делали «ставку на то, чтобы к 1 апреля выйти на путину» [38, № 45].

Но 20 марта 1937 г. на сейнере «Виллой» из-за неправильной сборки вышел из строя двигатель. Старшего механика Николаенко «за произведенную аварию перед выходом судна на путину, в результате невыполнения приказа-

ний инструктор Рыбного управления», перевели в мотористы, объявив строгий выговор. Попутно с него решили «удержать стоимость ремонта в пределах 2 500 руб.». Второй механик Ковалевский также был снят с должности, «как несоответствующий по документам к практике, с использованием его на другой должности, не выше моториста» и наказан строгим выговором и удержанием из заработка «в счет погашения убытков» 500 руб. Третьего механика Пикарского после выговора перевели на другую работу.

По результатам расследования аварии наказания получили и руководители. Механик-инструктор Трещенов «за неуделение должного внимания и непосредственное участие в сборке мотора сейнера “Виллой”, который с этой работой не справился и привел судно в аварийное состояние», получил выговор. Убытки за простой сейнера, составлявшие 1 300 руб. в день, вычитывались с директора БАОЛ, главного капитана флота, главного инженера Рыбного управления, механика-инструктора и судовых механиков пропорционально получаемой ими зарплате.

В связи с увеличением количества аварий следовало проверить весь состав механиков, определить их квалификации, запретив без ведома инженера моторного флота Рыбного управления принимать их на работу. Весь палубный и машинный состав судов БАОЛ предписывалось «пропустить» через испытательную комиссию при Петропавловском порте и допускать к занятию должностей лишь «на основании данных на право плаванья» [40, л. 132—133].

В конце апреля суда были готовы к выходу в море. Началу лова мешали лед и туман. Некоторые люди, сидевшие без дела, винили в бездействии начальника базы П. М. Макштаса и капитана флота А. Е. Миронова [38, № 95]. Все чаще звучали и страшные слова: «Враги народа». Их активные «поиски» начались весной этого года с «подачи» самых высших партийных инстанций. В разряд «врагов» попал и прошлогодний руководитель первой промысловой экспедиции БАОЛ И. А. Гольдберг. 16 марта 1938 г. он был приговорен к высшей мере наказания в числе многих руководящих работников дальневосточной рыбной промышленности [17а, с. 119].

Вооружившись всем необходимым, суда вышли на лов. Весенняя путина длилась в течение мая и проходила в Авачинской губе. За это время поймали 259,8 ц сельди. В июле флотилия промышляла в Камчатском заливе. Здесь добыли 479,25 ц нерки, 8,5 ц кеты и 25,5 ц трески. В сентябре промысел переместился в Олюторский залив. В этом месяце здесь добыли 93,2 ц сельди, а в октябре — 8 132 ц всеми пятью судами.

Сельдь в Авачинской губе ловили исключительно дрифтерными сетями, так как она «подходила и заходила в бухты нерестующая, подход был разрежен, а более сгруппированная была около берегов, где лов нашими кошельками был невозможен, так как глубина данного невода 46 м, а длина 415 м. Макси-

мальная глубина Авачинской губы 28 м. Опыты разведки проводились, но косяков сельди по середине залива обнаружено не было».

Работа БАОЛ в Авачинской губе вызвала протест местных колхозников, опасавшихся остаться без рыбы после деятельности на ограниченной акватории столь сильного конкурента. По их требованию Дальрыба запретила дальнейший лов в губе (так история, имевшая место в 1911 г. во Владивостоке, повторилась в 1937 г. в Петропавловске).

26 мая 1937 г. в распоряжение директора БАОЛ откомандировывался прибывший на пароходе «Ильич» для прохождения производственной практики студент третьего курса Дальрыбтехникума А. Н. Трапицын. Его назначили помощником начальника сейнерного лова. Эту должность с месячным окладом 550 руб. специально ввели для практиканта. По окончании практики молодой специалист получил, помимо зарплаты, средства для переезда во Владивосток в каюте второго класса [40, л. 58].

По окончании хода весенней сельди большинство судов переключилось на красную в Камчатском заливе. 22 июня «Камчатская правда» известила читателей, что «Стахановец», «Ударник» и «Авача» в Усть-Камчатском заливе с 12 по 18 июня выловили 320 ц красной, а «Виллой» производит разведку на западном побережье [38, № 136].

В Усть-Камчатске за период весенней путины были подготовлены два кошельковых невода для сейнеров и 130 сетей для дрейфтеров и разведчиков. Суда намеревались использовать их в период рунного хода лосося возле устьев рек и в заливах. Работа началась 10 июня. Поймали мало. Одной из причин этого стал отказ близлежащих комбинатов принимать улов из-за загрузки. Промысел лосося прекратился.

Так впервые рыбаки активного лова остро столкнулись с проблемой сдачи улова на берег. БАОЛ своей обработки не имел, в противном случае он мог бы поймать раз в пять больше. Кратковременный период хода лосося, отдаление мест его добычи от береговых предприятий, занимавшая много времени доставка сырца на обрабатывающие участки — все это указывало на то, что промысловому флоту требовалась своя приемная база, хотя бы плавучая.

Опыт применения кошелькового невода для лова нерки в путину 1937 г. в Камчатском заливе не увенчался успехом. «Это можно объяснить тем, что рыба красная не держится густыми косяками, а [идет] разряжено. Наиболее концентрируется — это в реках. Нами были проведены опыты заметов в трех — пяти милях от устьев рек, но положительных результатов не было. Но нельзя останавливаться на том, что не поймана красная в 37 г., и ее нельзя поймать. В этой области необходимо изучить биологию данной рыбы и производить все такие опыты кошельковыми неводами, одновременно переключить все суда для лова красной дрейфтерными лососевыми сетями».

Была и еще одна причина невыполнения плана: промысловый флот нередко использовался не по прямому назначению, а как транспортный. Суда отрывались от промысла и использовались на переброску в комбинаты различных грузов, пассажиров и прочих надобностей. На непромысловые работы они потратили в общей сложности 93 дня. За это время по распоряжению руководства АКО перевезли 158 пассажиров и 870 т грузов, в том числе соль из Петропавловска на базу Жирова Авачинского комбината, консервы из Озерной в Петропавловск, имущество колхоза «Ударник» в бухту Жировую, муку из Петропавловска в Усть-Камчатск и прочее. Пик этой деятельности пришелся на май — август, в течение которых по плану следовало добыть 7 000 ц. Фактическое выполнение за это время составило 1 200 ц, то есть всего 17 % названного количества.

Два разведчика совсем не участвовали в промысле: в течение 214 суток они перебросили 198 чел. и 1 610 т груза [37, л. 106—107]. 21 августа 1937 г. заместитель начальника АКО А. С. Абарбарчук распорядился передать «Нептун» Петропавловскому порту, а «Сатурн» отправить на месяц в Жупаново в распоряжение начальника Экспедиции подводных работ особого назначения, пытавшейся снять с камней английский пароход «Нэнси Моллер». По возвращении «Сатурна» его тоже следовало передать порту. Это делалось «в связи с заявлением директора БАОЛ т. Макштас, что “Нептун” и “Сатурн” не являются разведчиками для лова лососевых пород и сельди, и что для активного лова эти разведчики ему не нужны». 16 сентября 1937 г. «Нептун» на два месяца сдавался в чартер Камчатскому отделению ТИНРО (так теперь называлась опытно-научная станция) для организации экспедиции по изучению сырьевой базы [41, л. 147, 183].

По окончании лова лосося в Камчатском заливе суда перешли в Жупановский район на сельдь. Сюда еще до начала хода сельди на попутных пароходах доставили необходимые орудия лова. При первом же замечании дрейтерными сетями добыли 15 ц, но сдать ее на берег не сумели. Жупановский рыбокомбинат письменно категорически отказался принимать сырец, объясняя это тем, что не успевает обрабатывать собственный улов.

Ничего не оставалось делать, как снять дрейтеры с лова и прикрепить их к сейнерам для перевозки улова последних на Авачинский комбинат. Рыбу пришлось перемешивать со льдом, так как на переход от места промысла до комбината требовались сутки. «В пути 1937 г. жупановская сельдь настолько близко подошла к берегам, что мы своими кошелечковыми неводами не в состоянии были обловить, а в тех местах, где была возможность ловить сельдь неводами, густых косяков обнаружено не было. Необходимо отметить, что в этот период времени суда наиболее часто снимались с лова для транспортных работ».

После завершения промысла в Жупановском районе все суда ушли в Петропавловск для подготовки к осенней путине в Олюторском заливе. К 20 ав-

густа флот собрался в порту, начался профилактический осмотр машин, корпусов, текущий ремонт.

11 августа 1937 г. «Камчатская правда» сообщала: «Скоро осенняя селедочная путина, суда БАОЛ не имеют планов. Известно, что с 15 сентября по 15 ноября будут ловить в Олюторском заливе. Для приема рыбы предполагено фрахтовать рефрижератор, который должен прибыть в Южно-Глубокую к 25 сентября. Кроме него, две базы Олюторского рыбокомбината № 1 и 2. На базе № 1 намечается постройка пристани. Так выглядит в проекте. На деле ничего не предпринимается, нет снаряжения и горючего. На “Аваче” расплавлен подшипник. Низкая дисциплина, пьянство» [38, № 178].

Слова газеты о низкой дисциплине подтверждаются документально. 1 июня 1937 г. заместитель начальника АКО П. М. Никитиных объявил капитану разведчика «Юпитер» Черкасскому строгий выговор. Наказание последовало за то, что 30 мая капитан во время перехода из Петропавловска в Авачинский комбинат оказался «не в состоянии совершенно управлять судном», будучи пьян. «Помощник его также был пьян, и часть команды была в таком же состоянии. ... На судне грязь, оно два дня не мылось, все медные части заржавели, позеленели. Это объясняется полным невниманием к уставному порядку на судах активного лова со стороны Макшатса и капитана БАОЛ Миронова» [41, л. 56].

С учетом опыта путины 1936 г., показавшего большие сырьевые запасы Олюторского залива, дрейтеры перевооружили под кошельковый лов. Для них за короткое время (около десяти дней) сшили неводы из облегченной дели размером 275 на 36 м. Ранее построенные тяжелые невода с мелкой ячейей занимали больше места на площадках, которые у дрейтеров были чрезвычайно малы. Лебедки также не были рассчитаны на тягу тяжелых снастей.

29 августа, после полного вооружения и подготовки к выходу, два судна уже находились в Олюторском заливе, а «Виллой» и «Стахановец» завершали снаряжение и собирались выходить в море 1 сентября. На судах находилось все необходимое для путины снабжение, запасные сети, горючее. 9 сентября на место промысла отправился разведчик «Сатурн», выделенный ученым для исследовательских работ и промысловой разведки.

С Олюторским комбинатом заключили договор о приеме всего выловленного сырца в обработку. На берегу создали временную базу для стоянки флота, на которой установили склад промыслового снаряжения и провели водопровод для снабжения судов пресной водой.

Сразу же после разгрузки суда вышли на разведку, «Сатурн» с научными работниками начал исследовательские работы. В сентябре косяков крупной сельди обнаружить не удалось, зато присутствовала масса молоди, шедшая разряжено. Пробные заметы принесли максимально 40 ц, большую часть составляли уловы по 5—6 ц.

С понижением температуры воды и появлением холодных северо-восточных ветров появилась крупная рыба. 12 октября «Сатурн» добыл дрейфтерными сетями 3 ц, а 14 октября «Стахановец» взял 300 ц, после чего ловить начали все суда. Результат «Стахановца» подтвердил возможность применения дрейфтерами кошельковых неводов в Олюторском заливе. Работу осложняли рано начавшиеся заморозки: снасти быстро смерзались. Чтобы предотвратить это, их приходилось смачивать тузлуком и греть паром.

Олюторский рыбокомбинат, несмотря на заключенный с БАОЛ договор, не был подготовлен к приему сырца с судов. Здесь не имелось достаточно соли, которой требовалось 1 000 т [38, № 193]. Большую часть засолочных чанов занимала продукция, добытая летом. Пристани не были приспособлены для приема рыбы, не имелось механических средств для выгрузки: конвейеров, лебедок. Все это сильно отразилось на скорости разгрузки судов, которые простаивали под выгрузкой много часов, теряли промысловое время. Снижалась и сортность сырца. Хотя БАОЛ принял меры к недопущению срыва выхода судов на лов, все-таки подобные случаи имелись по вине комбината.

На выполнении плана вылова сказались и плохие метеоусловия: до половины времени ушло на пережидание штормов.

Опыт путины 1937 г. показал, что без наличия собственной плавучей обрабатывающей базы активный лов «наиболее эффективных, лучших результатов дать не сможет». «Матка», то есть плавбаза, была чрезвычайно необходима, так как суда имели небольшие запасы топлива, которые приходилось часто пополнять, уходя с места промысла к берегу, берег же не мог обеспечить нормальную приемку сырца. «А потому в путину 1938 г. матка чрезвычайно нужна. Это во многом и в основном будет способствовать добыче наибольшего количества рыбы, а также даст возможность судам БАОЛ отрываться от берега и увеличить радиус действия промысловых районов». Кроме того, ее наличие позволило бы перенести места лова на западное побережье Камчатки, не имевшее естественных укрытий в виде бухт [37, л. 99—104].

Что было необходимо сделать для того, чтобы активный лов стал наиболее эффективным? По мнению специалистов БАОЛ, требовалось [37, л. 105]:

- создать береговую базу со складами и мастерскими, обеспечивавшую зимнюю стоянку и ремонт судов;
- приобрести плавучую обрабатывающую базу;
- промысловый флот использовать исключительно на лове, а рыбу транспортировать подсобными судами небольшого тоннажа;
- перевооружить дрейфтеры и сейнеры под несколько видов орудий лова, то есть сделать их «комбандьерами»;
- организовать изучение промысловых районов и их сырьевой базы.

Постановление управления АКО по отчету БАОЛ за 1937 г., подписанное временно исполнявшим должность начальника общества Гладковым, гласи-

ло: «Признать хозяйственную деятельность БАОЛ за 1937 г. совершенно неудовлетворительной. Отметить, что руководство БАОЛ не боролось за выполнение плана, вследствие чего план выполнен только на 57 % при износе орудий лова на 42 %» [37, л. 2].

Стиль большинства руководящих документов этого времени отражают слова одного из приказов по АКО: «Игнорирование лова камчатской сельди, а порой прямая борьба с ним, составляла один из приемов разрушительной работы разоблаченных японо-троцкистских вредителей, направленной на срыв социалистического освоения Камчатки, на срыв социалистического развития ее производительных сил» [35, л. 29].

Итоги работы БАОЛ в завершившемся году содержатся и в приказе по АКО № 30 от 4 января 1938 г. В этом документе, помимо объективной оценки сложившегося положения, также присутствуют характерные попытки оправдать его действиями «врагов народа». «Японо-троцкистские шпионы и вредители, долгое время сидевшие у руководства рыбной промышленности АКО, умышленно задерживали развитие активного лова, несмотря на его огромные перспективы. Созданная в 1936 г. БАОЛ не внесла в дело освоения глубинного лова сколько-нибудь серьезных улучшений. Имя опыт работы в 1936 г., БАОЛ провалил план путины 1937 г. Уловлено БАОЛом всего 9 300 ц, что составляет 58 % его годового плана».

Еще 21 ноября 1936 г. директора БАОЛ П. М. Макштаса назначили временно исполняющим должность начальника Рыбного управления АКО. На ней он трудился до 15 апреля 1937 г., что было поставлено ему в вину при подведении итогов путины 1937 г. По мнению руководства, он «имел все возможности обеспечить полную подготовку комбинатов к приему рыбы от БАОЛ», но не сделал этого.

П. М. Макштас получил строгий выговор «с предупреждением о привлечении его к судебной ответственности, если он не добьется в ближайшее же время улучшения работы». Ему предписывалось выполнить основные положения приказа НКПП СССР от 4 февраля 1937 г. № 200 и закончить изыскания по организации береговой базы.

Работы поручались Отделу капитального строительства АКО. Их титульный список на 1938 г. должен был предусмотреть строительство пристани, сетепошивочной и механической мастерских, электростанции, двух жилых барачков, конторы, столовой, бани, пекарни и склада.

Опыт 1937 г., показавший, что в составе БАОЛ необходимо иметь «матку», был учтен: по распоряжению НКПП СССР БАОЛ передавались работавшие в АКОфлоте как транспорты траулеры «Буревестник», «Восток», «Дальневосточник». По получении их следовало отремонтировать и оснастить до 15 февраля 1938 г., укомплектовать экипажи тралмастерами и их помощниками [42, л. 110—112].

7 февраля 1938 г. в Петропавловске прошло областное совещание стахановцев рыбной промышленности по итогам прошедшей путины. В президиум совещания избрали ловца БАОЛ стахановца Комарова [43, № 32].

В феврале 1938 г. на ПСРВ начался ремонт полученных с «наличными командами, составом и вооружением, согласно представленным актам», «Буревестника», «Востока» и «Дальневосточника». Его стоимость относилась на счет БАОЛ, а АКОфлоту следовало обеспечить суда в период проведения работ топливом, смазкой и краской [44, л. 114].

«Дальневосточник» — первый советский паровой рыболовный траулер на Дальнем Востоке. Судно длиной 49,6 и шириной 8,54 м построили в 1929 г. в Кенигсберге (Германия). Оно имело водоизмещение 431 и грузоподъемность 212 т, ходило со скоростью 8 узлов, было оснащено десятитонной траловой лебедкой и пятью стрелами, в том числе двумя грузовыми. Осадка траулера достигала 4,56 м.

«Буревестник» спустили на воду в 1930 г. в Данциге (Германия). Его водоизмещение составляло 544, грузоподъемность — 202 т. Судно имело два трюма объемом: главный — 272 и резервный — 66 куб. м, траловую лебедку с тяговым усилием 12 т, две стрелы грузоподъемностью 1 и 1,5 т. Главная паровая машина системы «Ленц» развивала мощность 600 л. с. и обеспечивала судну ход 7 узлов. Его осадка в полном грузу достигала 4,14, длина составляла 49,4, ширина — 8,56 м.

«Восток» построили в 1931 г. в Фиуме (Италия). Судно водоизмещением 550 т могло принять 200 т груза. Оно имело траловую лебедку с тяговым усилием 8 т, три шлюпки и две грузовых стрелы. 16 февраля 1938 г. капитаном «Востока» был назначен П. М. Иванов. Экипажи всех траулеров насчитывали по 30 чел.

16 марта 1938 г. НКПП СССР приказом № 293 установил БАОЛ плановое задание на 1938 г., ц: для сейнеров и дрейфтеров в объеме 21 000 сельди и 4 000 лососа и для трех траулеров — 12 000 камбалы и 6 000 трески. Общий улов должен был составить 43 000 ц [45, л. 8].

В марте 1938 г. были определены штаты управления БАОЛ. Они включали: директора (месячный оклад 1 200 руб.), капитана флота (1 200 руб.), секретаря, уборщика-курьера, главного бухгалтера и его заместителя, бухгалтера «по материальной части», счетовода-кассира, кладовщика отдела снабжения. Группу добычи составили техник лова, заведующий сетеповивочными мастерскими, два сторожа и уборщица. В судовую службу входили групповые механики по паровым машинам и двигателям внутреннего сгорания [44, л. 205]. Позже ввели должность технического директора (по сути, главного инженера).

В мае в штатах предприятия появилась должность заместителя директора по политической части с месячным окладом 1 100 руб. На нее 13 мая 1938 г. партийные органы назначили Хайма Абрамовича Ярового.

Траулер «Дальневосточник» недолго входил в состав базы. Уже 23 марта 1938 г. «ввиду острой необходимости в переброске для путины горючего и мелких партий груза, для чего крупный тоннаж использовать нерационально», АКО распорядилось вернуть его АКОфлоту [46, л. 68].

Работы на «Буревестнике» и «Востоке» должны были завершиться 15 февраля, кроме восстановления промыслового оборудования. Ремонт шел неудовлетворительно. 16 февраля начальник АКО приказал окончить его на «Востоке» к 15 марта, а на «Буревестнике» — к 1 апреля. О ходе работ ему следовало докладывать каждые пять дней [44, л. 132]. Несмотря на это, «Восток» мог выйти на лов не раньше 1 июня, «Буревестник» — чуть позже. На восстановление тралового вооружения БАОЛ израсходовал 625 000 руб. и еще 200 000 руб. — на приобретение других орудий лова.

Тралы и прядево для поделки запасных орудий лова имелись, но по распоряжению начальника АКО П. Н. Притыко траулеры поставили на перевозку горючего, чем сорвали их выход на лов. По словам проверявшего состояние дел в БАОЛ инструктора политсектора АКО Шабурова (инициалы не установлены), Притыко «придерживался старой вражеской установки» и заявил, что он не ориентируется на лов и обработку камбалы.

Несмотря на неоднократные телеграммы Главрыбы об отправке траулеров на промысел, руководство АКО отмачивалось. Только когда начальник Главрыбы Николаев предупредил, что в случае неиспользования судов по назначению, их у АКО отберут, «Буревестник» поздней осенью послали в море, но к подготовке для этого «Востока» никаких мер так и не приняли.

По заявлению Шабурова, «положение БАОЛ сегодня характеризуется продолжением вредительской практики в части освоения активного рыболовства на Камчатке, которое призвано своей техникой вытеснить японских хищников от наших берегов» [47, л. 99].

Вскоре исправлять это положение пришлось самому Шабурову, и теперь в докладных записках фигурировали его собственные упущения и промахи. В течение 1938 г. руководство базой неоднократно сменилось. Вместо П. М. Макштаса весной предприятием управлял временно исполняющий должность директора Р. М. Айунц (Рачик Михайлович Айунц родился в 1909 г., в рыбной промышленности трудился с 1936 г., в АКО — с 1937 г. В 1940 г. — главный инженер АКО). Летом на эту должность назначили Шабурова, а Айунц стал техническим директором.

План путины 1938 г. БАОЛ провалил. С учетом неудачной прошлогодней работы, слышались разговоры «о невозможности развития активного лова на Камчатке, считая, что брать рыбу можно только в рунный ее ход... Руководители БАОЛа т. Шабуров и Айунц довели... до полного развала...»

Действительно, подготовка к лову шла исключительно плохо. Зимой 1938 г. разведчики пытались вытянуть на берег, но сделать этого не смогли, сорвав ремонт подводной части корпусов. На сейнере «Виллой» в трюме оборудовали твиндек, но позже это сооружение демонтировали как негодное и ненужное.

В конце апреля 1938 г. потеплело, и в Авачинском заливе пошла сельдь. Временно исполняющий должность директора БАОЛ Р. М. Айунц получил

приказ направить на лов дрейтеры «Ударник» и «Стахановец», сейнер «Виллюй» и один разведчик. Сейнеры следовало вооружить кошельковым неводом и порядком сетей из 100 шт., дрейтеры — кошельковыми неводами и 75-ю сетями, разведчик — 30-ю сетями.

Косяки следовало искать у юго-восточной части полуострова в открытом океане от б. Асача до Жупаново. Заметы и дрейфы в Авачинской губе запрещались. С 5 мая при отсутствии льдов всю флотилию следовало отправить в Корфский комбинат. Отсюда она должна была выходить для лова и обследования залива Корфа, пролива Литке и бухт Уала, Анапка, Карага, Оссора [46, л. 281].

В Корф отправили «Авачу», но к ее приходу сюда сельдь уже прошла. Сейнер ушел в Усть-Камчатск. Затем в Усть-Камчатск прибыли и остальные суда, опоздав на семнадцать дней. В это время на восточное побережье для ликвидации очередного «прорыва» прибыли начальник Рыбного управления АКО Власкин, Шабуров и Айунц. Последний уехал в Ключевской лесокомбинат, приказав без него из Усть-Камчатска не уходить. Такое же распоряжение дал и Власкин. Не смея ослушаться начальства, шесть судов в течение месяца стояли без дела. 6 июля в Жупаново пошла сельдь, а рыбаки ждали Айунца. Только 12 июля суда пришли в Жупаново, но было уже поздно. Лишь «Авача» под руководством капитана Рожанского сделала два замета, выловив несколько сот центнеров [43, № 176].

Вот что сообщалось в одной из докладных записок, направленных в политсектор АКО. «Руководство ловом со стороны директора Шабурова и техдиректора Айунца почти совсем не было, хотя они числились на промысле... Благодаря такого “руководства” со стороны Айунца, во время самого разгара путины сейнер “Виллюй” по его указанию снялся в Петропавловск для чистки машины. В чистке он не нуждался, но механик Дмитриев (ныне арестованный) “доказал” Айунцу о необходимости ухода в Петропавловск.

После осмотра... машины и найдя ее в полной исправности, было приказано немедленно сняться на промысел. Но в связи со штормом, 3.07 судно было мобилизовано на аварийную работу, где и проработало более десяти дней. Таким образом, двадцать дней в самый разгар путины “Виллюй” был сорван с работы. Работа “Авачи” также была сорвана благодаря руководства Шабурова, Айунца...

Промышлявший в Усть-Камчатске дрейтер “Ударник” не имел продуктов... Капитан... никак не мог найти своего руководителя. Даже находясь в конце августа с одним сейнером “Авача” в Усть-Камчатске... через два дня после сообщения “Авачи” об улове, Айунц сообщил об отсутствии рыбы в Усть-Камчатск и намеревался снять оттуда сейнер.

Директор Шабуров находился в это время (в июле. — С. Г.) в Жупаново, но руководил “ловом” с пирса Семлячикского завода, где он, главным обра-

зом, жил. Выходя утром на пирс с биноклем на шее, он ожидал суда с богатым уловом» [47, л. 139].

Летом 1938 г. в Петропавловск из Владивостока прибыли два новых деревянных сейнера, получившие номера 1 и 2. Их, как и предыдущие, построили в Японии. Суда имели водоизмещение 248 т и могли принимать 55 т груза. Главный двигатель развивал мощность 270 л. с. и работал на моторной нефти с удельным расходом 195 г/л. с.·ч. Вспомогательный двигатель «Санио» мощностью 35 л. с., приводивший в действие динамомашину, имел удельный расход топлива 265 г/л. с.·ч. Кроме них имелись дизель-динамо «Кубото» (10 л. с.), насос-компрессор «Ванмар» (2 л. с.) и «мотор-радио Л-3» мощностью 2 л. с., расходовавший 350 г топлива в час на одну лошадиную силу [48, л. 15]. Расходы на перегон судов из Японии составили 5,4 тыс. руб.

Как свидетельствует один из документов, «для видимости их Айунц и Шабуров отправили на промысел без неводов, и во время рунного хода рыбы... простаивали, а об стяжных концах к этим неводам вообще не подумали... На складе Рыбснаба они имелись и были получены перед самым отходом судна 11 июля. А ведь это все могло быть заготовлено раньше, и срыва лова не было бы».

В середине июля директор Шабуров уехал на сейнере № 1 в Петропавловск, никому не сообщив о своем отъезде. Капитаны других судов о его отъезде узнали случайно: догадались об этом по исчезновению сейнера. У них заканчивались продукты, и рыбаки решили, что директор распорядится об их присылке, но этого не случилось. Сейнеры № 2, «Авача» и «Виллой» продолжали в полуголодном состоянии до конца июля, после чего снялись в Петропавловск.

4 июня 1938 г. стало известно о присуждении правительственных премий «за перевыполнение планов путины 1937 г.». В Морлове ее получили рыбаки «Авачи»: неводчик Евстафиади, мотористы Пилипчук и Дмитриев.

В 1938 г. Камчатское отделение ТИНРО совместно с БАОЛ организовало научно-промысловую разведку сельди в Кроноцком заливе. С 1 июля «Сатурн» исследовал берег залива от мыса Ольга до бухты Моржовой, провел опытный лов плавными сетями, изучал гидрологические условия залива и состояние кормовой базы сельди — планктона. 7 июля разведчик нашел несколько косяков в северной части залива, о чем сообщил промысловым судам. По словам научного сотрудника М. Л. Альперовича, «таким образом существовавшее раньше мнение о разрозненном, некосяковом ходе жупановской сельди опровергнуто» [43, № 168].

11 июля разведчик заметил в пяти милях от берега в районе Жупановского комбината большие косяки сельди. В этот же день сейнер № 2 поймал 380 ц. На лове здесь находились четыре судна и один разведчик [43, № 160].

Поблизости пребывал отправленный Главрыбой «Рефрижератор № 2»: в конце 1930-х гг. на Камчатке постепенно начал внедряться новый способ заготовки рыбной продукции — замораживание. Вначале этим занимались рефрижераторные суда «Востокрыбхолодфлота», затем на комбинатах появились первые стационарные холодильники.

13 июля сейнеры взяли 600 ц. Лидировала «Авача», поймавшая за день 295 ц. Улов 14 июля принял «Рефрижератор № 2». Получив с комбината 5 000 ц, он снялся в Петропавловск. Здесь рыбу перегрузили на транспорт «Волга», а «Рефрижератор № 2» отправился обратно [43, № 162].

Производственное судно-теплоход «*Рефрижератор № 2*» с мокрыми морозилками вступило в строй в 1933 г. Оно было специально предназначено для приемки рыбы, главным образом лососевых, в дальневосточных водах. Судно по советскому проекту построила датская фирма «Бурмейстер и Вайн». Его водоизмещение составляло 1 000 т, длина 65, ширина 11 и осадка 4,28 м. Главный двигатель «Бурмейстер и Вайн» развивал мощность 610 л. с. при частоте вращения 175 об/мин и обеспечивал скорость хода 9,8 узла. В клепаном корпусе судна располагались два рефрижераторных трюма.

Транспортный рефрижератор-теплоход «*Волга*» построили в 1931 г. на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. Первоначально он предназначался для линии Одесса — Марсель, из-за чего неофициально именовался «марсельцем». Это судно имело водоизмещение 3 904 т, длину 102,9, ширину 14,8 и осадку 7,6 м. Главный дизельный двухтактный двигатель МАН типа 6KZ 60/100 развивал мощность 2 100 л. с. при частоте вращения 120 об/мин и обеспечивал скорость хода 12 узлов. Судно имело четыре трюма и твиндеки с воздушным охлаждением, изолированные пробкой. Его холодильная установка включала три одноступенчатых аммиачных электрокомпрессора двойного действия.

Сдавали улов и на «Пищевую индустрию» — флагман рыбной промышленности довоенного СССР, самый большой пароход в «системе» НКПП. Это судно периодически заходило в Петропавловск.

Практика работы судов БАОЛ показала, что простои на комбинатах при сдаче улова достигали 12—14 часов. В результате этого терялось качество сырья. Так, сейнер № 1 выгружал на Жупановском комбинате 10 центнеров сельди в течение восьми часов, дрейфтер «Ударник» 326 ц — 14 часов. В итоге рыбу приняли вторым и третьим сортами.

14 августа 1938 г. начальник АКО распорядился ускорить выгрузку. Для этого следовало не позднее, чем через полчаса к борту подошедшего на сдачу судна подавать кунгас и вести выгрузку силами комбинатов в объеме 100 ц в час. Работу лебедок и оттяжку обеспечивала команда. Определять сортность рыбы следовало при ее выгрузке в кунгас, а немедленно по окончании выгрузки приемщик был обязан выдать квитанцию с указанием количества сырья и его сортности. Оплачивалась рыба в трехдневный срок выставлением счетов комбинатам [49, л. 225].

За последнюю неделю июля 1938 г. поймали 1 910 ц. К началу августа 1938 г. годовой план выполнили всего лишь на 4,3 % [43, № 176]. Улов рос медленно и из-за того, что большинство судов занималось перевозками грузов и людей, и нередко весьма неэффективно. Вот лишь один пример. Посланный по распоряжению Притыко в Усть-Камчатск за икрой сейнер № 2 простоял двое суток, но не привез ее, так как Притыко «забыл» дать команду об отгрузке. Из двенадцати единиц ловили только шесть. Но и ими распоряжались безобразно.

В конце августа механизмы сейнеров № 1 и 2, дрейфтеров «Стахановец» и «Ударник» были подготовлены к осенней путине. Суда стояли в порту, «почти ничего не делая», и лишь 10 сентября ушли на лов. Отсутствие работы сказалось на состоянии дисциплины — команды увлеклись спиртным. Еще в мае 1938 г. за пьянство со «Стахановца» сняли капитана, его старшего помощника и старшего механика. Через двенадцать дней капитана назначили на «Буревестник», старшего механика — на «Дальневосточник». При этом «Стахановец» простоял более двух недель и не мог выйти на лов. Траулер «Восток» остался без старшего механика, которого отпустили на учебу во Владивосток. С 5 сентября на этом судне, по существу, не было механиков, хотя шла чистка котла и ремонтировались механизмы.

Руководители тоже далеко не всегда являлись для рыбаков личными примерами. «Помощник механика флота Ч... пьянствует на судах целыми днями, хулиганит, абсолютно не выполняет обязанностей». Этот человек выдавал себя за чекиста, орденоносца и инженера, но на самом деле не имел ни одного документа об образовании, в том числе и необходимого по должности свидетельства механика, хотя бы третьего разряда.

23 августа 1938 г. начальник АКО распорядился выделить «для спецназначения» разведчики «Нептун» и «Юпитер». Не позднее 27 августа их следовало оборудовать радиостанциями и отправить в море [49, л. 205].

В связи с тем, что БАОЛ являлся рыбопромышленным, а не транспортным предприятием, участие его судов в грузоперевозках и расчеты по ним усложняли отчетность. Убытки от транспортных работ покрывались за счет вылова рыбы. Это, в свою очередь, повышало ее себестоимость. Директор Шабуров обратился к руководству АКО с просьбой разрешить сдавать суда в чартер грузоотправителю за суточную или почасовую оплату.

По замечанию экономистов АКО, при составлении промфинплана содержание траулеров учитывало их стоянки во внепутинное время. В случае принятия предложения БАОЛ, ему давалась «возможность покрывать свою плохую работу на лову прибылью от грузоперевозок... За грузоперевозки можно назначить ставки исходя из разницы содержания тральщика во внепутинное время и на ходу. Нужно запросить БАОЛ». Подготовленные калькуляции предусматривали суточное содержание траулера в размере 4 943, сейне-

ра — 3 894 руб. Начальник АКО утвердил, соответственно, 4 000 и 3 000 руб. [50, л. 162—163].

В сентябре в Олюторский залив отправился технический директор Айунц, в Кроноцкий и Усть-Камчатский заливы — директор базы Шабуров. На «хозяйстве» в Петропавловске остался Н. И. Ульянов. При обнаружении косяков сельди в Олюторском заливе Айунц через береговую радиостанцию должен был оповестить Шабурова, и при отсутствии сельди в Кроноцком и Усть-Камчатском заливах всем судам следовало идти в Олюторский [49, л. 159].

По окончании осенней путины сейнеры «Авача» и «Виллой» решили перегнать во Владивосток на зимний ремонт. 10 октября 1938 г. флагманским капитаном на перегон назначили А. Е. Миронова. За эту работу ему полагались 1 500 руб. зарплаты, а еще тысяча выделялась в его распоряжение для премирования наиболее отличившихся за время перегона членов команд сейнеров [49, л. 93].

В конце 1938 г. БАОЛ реорганизовали. 5 ноября 1938 г. приказом начальника АКО № 301-а ее переименовали в *Управление активного морского рыболовства АКО (Морлов)*. Директором Морлова назначили Н. И. Ульянова, Р. М. Айунц стал главным инженером. Новому директору Ульянову следовало принять предприятие до 20 ноября и выбрать место для базы флота, представив свои соображения на этот счет руководству АКО для утверждения [49, л. 43].

В ноябре на промысел отправился траулер «Буревестник» — *впервые камчатское предприятие приступило к активному морскому лову при помощи крупных паровых траулеров.*

Предприятие весь 1938 г. работало без утвержденного промфинплана и вместе с рыбным промыслом занималось грузоперевозками. Промфинплан, в котором предвиделся убыток от реализации рыбопродукции на 450 тыс. руб., подготовили только к концу года, но его не утвердил начальник АКО ввиду позднего составления. Установили только фонд заработной платы в размере 2 100 тыс. руб., и то только 29 сентября 1938 г., то есть в конце года. Фактически в качестве заработка выплатили 2 004 тыс. руб. [51, л. 62, 66].

Контрольная цифра вылова составила 31 300 тыс. ц (гораздо меньше утвержденных наркоматом 43 000 ц), в том числе 9 300 — сельди, 4 000 — лосось, 6 000 — трески и 12 000 — камбалы. Добыли 3 454,32 ц, то есть всего 11,1 % контрольной цифры и 8 % задания НКПП, преимущественно сельди. Камбалу не ловили совсем.

Выполнение плана за 1938 г. по отдельным породам рыб показано в табл. 7 [51, л. 15 об.].

Таблица 7

Порода рыб	План, ц	Отчет, ц
Сельдь	9 300	2 708,42
Кета	—	11,41
Красная	4 000	2,10
Горбуша	—	0,13
Итого лососевых:	—	13,64
Треска	6 000	732,26
Камбала	12 000	—
Всего:	31 300	3 454,32

Убытки за 1938 г. по Морлову составили 1,7 млн руб.

На выполнение плана повлияли эксплуатация судов не по назначению (за сезон они были заняты на грузоперевозках 30 % промыслового времени [47, л. 100]), отказ комбинатов от приема добытой рыбы, снятие сейнеров «Авача» и «Виллой» с промысла и бездействие их на протяжении 46 дней, отсутствие собственной береговой базы [51, л. 59].

Сыграло свою роль и неудовлетворительное снабжение рыбаков спецодеждой. Так, на всю команду уходившего в зимний рейс «Буревестника» выдали лишь несколько пар резиновых сапог и поношенных ватных брюк. Команде пришлось работать в резиновых сапогах и летних ботинках, без рукавиц и перчаток [43, № 298].

К концу 1938 г. Морлов имел три разведчика, два дрейфтера, четыре сейнера и два траулера. Стоимость орудий лова на конец года с учетом амортизации составляла 428 тыс. руб. Ряд судов потерпели аварии: разведчик «Сатурн» потерял якорь и канат, «Авача» садилась на мель и погнула винт, «Дальневосточник» наткнулся на камни, это же случилось и с «Нептуном».

В 1938 г. в БАОЛ работали, в среднем, 219 чел. [49, л. 130]. По состоянию на 1 октября 1938 г. капитанами судов состояли: разведчика «Сатурн» — Б. Жураховский, сейнера «Авача» — П. Жураховский, дрейфтера «Стахановец» — Колядин (Николай Семенович Колядин скончался в феврале 1972 г.), дрейфтера «Юпитер» — Вылежанин, сейнера «Виллой» — Котляров, разведчика «Нептун» — Губанов, траулера «Буревестник» — Иванов, дрейфтера «Ударник» — Соловьев [51, л. 45].

Квалификация персонала повышалась на специальных курсах. 24 января 1938 г. слушателями курсов капитанов флота при отделе кадров АКО со стипендией в размере 300 руб. в месяц зачислили И. С. Тищенко и Д. Д. Постникова. Капитана флота А. Е. Миронова откомандировали на курсы в качестве преподавателя лоции и навигации [44, л. 114].

Работа курсов «по первому циклу обучения» завершилась 29 апреля. Слушатели направлялись на производственную практику в должностях капитанов флота с окладом 750 руб. в месяц. Начало второго цикла назначалось на 15 октября. Иван Степанович Тищенко и Дмитрий Давыдович Постни-

ков поступали в распоряжение своего предприятия «с направлением на второй год обучения» [50, л. 227].

16 декабря 1938 г. при секторе кадров АКО заработали «без отрыва от производства» восьмимесячные курсы штурманов малого плавания и семимесячные судомехаников 3-го разряда. Ежедневно занимались шесть академических часов. Слушатели освобождались от основной работы за два часа до ее окончания [52, л. 55].

Квалификационные испытания выпускников курсов завершились 27 мая 1939 г. Звание штурмана малого плавания получили 18, судоводителя-двухсоттонника — 16, судоводителя до 100 рег. т — 3 чел. В их число из Морлова входили И. С. Тищенко, Д. Д. Постников, И. Ф. Перинго, П. Г. Жураховский [53, л. 64].

В конце 1938 г. на базе Моховой был организован техминимум по пошивке неводов, на котором занимались 24 чел. Здесь же начали действовать и два оборонных кружка: стрелковый и ПВХО, где учились 32 чел. Зимой 1938—1939 гг. кружковцы организовали два учебных лыжных похода в противогозах.

3. МОРЛОВ АКО В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ

В начале 1939 г. Морлов вновь возглавлял Р. М. Айунц, он же являлся и главным инженером предприятия. Н. И. Ульянов теперь занимал должность главного механика флота.

В феврале 1939 г. Р. М. Айунц обратился к начальнику АКО с рапортом о необходимости передачи Морлову базы Моховая. Целесообразность этого он обосновывал тем, что сооружения базы и Морлова находятся на одной территории, Морлов свою продукцию частично сдает на базу, при соединении организаций между ними «ликвидируются всякие распри... Также облегчается вопрос снабжения, питания и жилищный вопрос». 13 марта 1939 г. Айунц подготовил проект соответствующего распоряжения.

Этот проект был принят, и 27 апреля 1939 г. приказом по АКО № 198 базу передали Морлову. На ней предполагали возвести слип для вытягивания судов на берег, механическую, сетевязальную и траловые мастерские, склады. Отныне хозяйственная деятельность базы должна была проходить под непосредственным руководством директора Морлова [54, л. 253, 255].

Впрочем, 14 июля 1939 г. приказ № 198, «как изданный без разрешения наркома», отменялся. Теперь для организации береговой базы Морлову следовало к 10 июля завершить топографическую съемку и геологоразведочные работы на территории для составления генерального плана, который представить на утверждение недавно организованного Наркомата рыбной промышленности (НКРП) СССР. «Все строительство проводится под руководством главного инженера и врид. директора Морлова Айунц». База Моховая заканчивала свой хозяйственный год как самостоятельная единица [53, л. 177].

Фактическое объединение Морлова и базы на Моховой произошло лишь в начале 1941 г.

Капитальное строительство на Моховой не велось уже несколько лет. Из выделенных на 1939 г. 121 700 руб. не было израсходовано ни одного рубля. Но 17 декабря 1939 г. начальник АКО приказал приступить к сооружению на базе сборного холодильника. Технический надзор за ходом работ возлагался на управление строительства портового холодильника (который намеревались возвести на Кошке — песчано-галечной косе, ограничивавшей с юга Ковш Петропавловского порта). Пришедшие комплекты холодильников следовало передать с парохода АКОфлота «Сима» на лесовоз «Коккинаки» и доставить один комплект на базу до 20 декабря 1939 г. [55, л. 304].

Морлов АКО по-прежнему не имел нормальной конторы, все также располагаясь в переоборудованном гараже. Это помещение было «низкое, темное и тесное. Условия работы работников Морлова невыносимые. Такие работники, как главный механик флота, начальник снабжения со своими штатами, групповой механик совсем не имеют рабочего места. Охраной безопасности давно сделано предложение о перемещении из данного помещения, так как оно пришло в полную негодность».

1 ноября 1939 г. начальник АКО распорядился выделить предприятию дом в городе под контору по адресу ул. Лаперуза, 3 или Красинцев, 5. Комхозу АКО следовало переселить жильцов в другие дома. Контору планировали перенести на новое место не позднее 15 ноября. Этого вовремя не сделали: «Выделенный дом под правление Морлова на территории порта не освобождается. Есть постановление облисполкома и приказ начальника треста АКО об освобождении этого дома, но до сих пор не выполняется» [55, л. 220; 56, л. 8].

На жилищное строительство в 1939 г. предназначались 84 800 руб., из них к 9 ноября 1939 г. были потрачены 26 700 руб. или 31,5 %. Освоить имеющиеся средства не могли из-за отсутствия выделенного места. На базе Моховой заканчивалось возведение большого жилого дома.

Предприятие располагало квартирами и общежитиями общей площадью 455 кв. м. В течение года в эксплуатацию ввели еще 100 кв. м квартир. В этом жилье размещались 61 работник предприятия с членами семейств, всего 148 чел. Нетрудно подсчитать, что на одного жильца приходилось 3,75 кв. м жилой площади. Это было даже несколько больше, чем на других предприятиях АКО, где она нередко составляла около 2,5 кв. м. Площадь нежилых помещений Морлова насчитывала 222 кв. м [57, л. 31].

Контрольные цифры на 1939 г., составленные в конце 1938 г., не предусматривали лов траулерами и устанавливали задание сейнерам в объеме 19 000 ц. Это вызвало критику за перестраховку: «Занижение плана по сейнерам объясняется тем, что ориентируются на плохую работу этого (1938. — С. Г.) года» [35, л. 100]. Цифры были пересмотрены в сторону увеличения.

Представленный Морловым промфинплан на 1938—1939 хозяйственный год был утвержден приказом по АКО № 144 от 29 марта 1939 г. со следующими основными показателями: заготовка сырья: сельдь — 15 000, лосось — 3 000, треска — 1 500, камбала — 33 000, итого — 52 500 ц; вылов сейнерами — 16 800, дрифтерами — 2 700, траулерами — 33 000 ц; выпуск валовой продукции в неизменных ценах 1926—1927 г. — 669 тыс. руб. [58, л. 1].

Как видно, несмотря на явную нереальность, план вылова на 1939 г. был установлен в размере 52 500 ц. Это превышало прошлогоднее задание, выполненное всего на 11,1 %, в 1,67 раза.

Ожидаемая добыча сырца отдельными судами на 1939 г. по породам, ц, показана в табл. 8.

Таблица 8

Порода рыб	План, ц	Отчет, ц
Сельдь	9 300	2 708,42
Кета	—	11,41
Красная	4 000	2,10
Горбуша	—	0,13
Итого лососевых:	—	13,64
Треска	6 000	732,26
Камбала	12 000	—
Всего:	31 300	3 454,32

Потребность Морлова в орудиях лова на новый сезон оценивалась в 600 дрифтерных лососевых сетей и девять селедочных кошельков для сейнеров; 200 дрифтерных лососевых сетей и пять селедочных кошельков для дрифтеров, 300 селедочных сетей и 21 трал для траулеров. Эти орудия лова оценивались в 1 275,3 тыс. руб. Для сохранения улова требовалось запasti 15 000 куб. м льда по цене 25 руб. за один «куб» [58, л. 2].

Добытый сырец Морлов намеревался сдавать комбинатам (Олюторскому, Авачинскому, Кихчикскому, Корфскому, Жупановскому, Шубертовскому и Усть-Камчатскому) и на рефрижераторные суда «Востокрыбхолодфлота». Отпускные цены на сдачу центнера сырца утверждались на уровне: сельдь — 120, красная — 60, треска — 100, камбала — 118 руб. [58, л. 6].

Весной 1939 г. все подразделения Морлова готовились к предстоящей путине. Первенство в социалистическом соревновании «имени Третьей Сталинской пятилетки», предшествовавшем XVIII съезду ВКП(б), держал объявленный «стахановским» сетепошивочный цех на базе Моховая. Здесь, кроме персонала самого цеха, в межпутинный период трудились члены судовых экипажей. Они «с честью выполнили взятые на себя обязательства к XVIII съезду партии... Изготовлено к весенней путине три кошельковых невода, вполне готовых к эксплуатации. Сейчас ремонтируем еще два кошельковых невода. 2 февраля закончили пошивку тралов из смоляной нитки для лова камбалы. Ударным порядком шьются лососевые сети.

Не отрываясь от основного производства, рыбаки получили на руки льняные нитки, из которых в нерабочее время шьют сети. К 15 февраля будет связано 30 сетей. Весь цех работает по-стахановски. Рыбаки тт. Толстун, Рохлецов, Юдков, Кузнецов, Елизаров, Раздолгин, Закревский и другие систематически выполняют планы на 168,5 %. На вязке тралов в особенности отличается стахановская бригада товарища Алешкина, досрочно закончившая выполнение производственного задания. Шлюпочные мастера Е. Д. Константинов и В. Д. Константинов сделали три шлюпки для разведчиков. Ими взято обязательство к 1 апреля изготовить еще пять шлюпок для сейнеров и дрейфтеров» [59, № 31].

К середине апреля 1939 г. на вязке лососевых сетей бригада П. Н. Пинчука вдвое перевыполняла нормы. Лучшие стахановцы работали действительно замечательно: при норме 7,5 рыбак Забелин связывал по 18, Елизаров, Немцов и Кузнецов — по 16 м сетей в день. На оторочке лососевых сетей рыбаки Толстун и Закревский при норме 300 вырабатывали до 700 м. К путине сшили восемь новых и отремонтировали пять старых кошельковых неводов. При плане 300 они изготовили 443 и восстановили 48 селедочных сетей [59, № 85].

Ремонт судов отставал от подготовки орудий лова. К концу апреля 1939 г. не были выполнены заказы, сданные механическим мастерским АКО. Отремонтированные и осмотренные Регистром траулеры не могли выйти в море из-за отсутствия угля. Ремонт сейнеров и траулеров проходил без графиков, для моряков не была введена сдельная оплата. На вопросы команды «Буреветника», почему нет сдельных расценок, механик флота Н. И. Ульянов заявил: «Нам это не выгодно». Плана вылова экипажи еще не знали [59, № 93].

Политико-моральное состояние на некоторых судах признавалось неблагополучным. Так, на траулерах «Топорок» и «Гага» между «верхней» и «нижней», то есть палубной и машинной командами наблюдался разлад, граничивший со срывом отдельных работ. Нижняя команда «Топорка» отказалась грузить уголь, объясняя это тем, что «мы не грузчики, пусть грузит верхняя команда». Эти «несовместимые факты в социалистическом производстве» не получили должной оценки парторганизации и заместителя директора по политчасти [56, л. 5].

Впрочем, высокому политико-моральному состоянию экипажей препятствовал, среди прочего, и весьма убогий быт. «За отсутствием красок долгое время не красились жилые помещения судов. В данное время находятся в грязном, закопченном состоянии, не организована дезинфекция жилых помещений против клопов и тараканов» [56, л. 4]. Техническую учебу в 1939 г. на судах наладить не удалось.

Тем не менее, в результате соревнования флота и берега ремонт механизмов и пошивка неводов закончились на месяц раньше. Этим государству сэкономили более 100 тыс. руб.

За «образцовую организацию труда», своевременную подготовку судов и орудий лова к путине, хороший ремонт механизмов силами команды начальник АКО премировал: месячным окладом — директора Морлова Ай-унц, 400 руб. — мастера пошива Тропина, бригадира Пинчука и технорука лова Дегтярева, 300 руб. — звеньевых сетепошивщиков Елизарова, от 100 до 300 руб. — сетепошивщиков Кузнецова, Закревского, Рохлецова, Бурлинова, Черемина, Толстуна, Нижникова, Константинова, Кочкина, 100 руб. — трал-мастера Алешкина. Они выполнили нормы выработки на 150—220 %. Из имевшихся на предприятии в конце апреля 1939 г. почти сорока стахановцев никто ниже 150 % нормы не выработывал [56, л. 9].

«Работа по текущему ремонту судов, по пошивке 100 неводов и 120 орудий лова проходила по-стахановски, выявлено было 38 чел. стахановцев, которые по окончании работы были все премированы» [57, л. 15].

Из 52 500 тыс. ц, намеченных к вылову в 1939 г., Морлов добыл всего лишь 5 283 тыс. ц или 10,1 % (табл. 9).

Таблица 9

Рыба, ц	План	Факт	% к плану
Сельдь	15 000	4 452	29,7
Кета	—	31	—
Красная	3 000	198	6,6
Треска	1 500	59	3,9
Камбала	33 000	543	1,6
Всего:	52 500	5 283	10,1

Готовой продукции следовало реализовать на 6 922 тыс. руб. Фактически ее сдали на 776 тыс. руб. (11,2 %). Главными причинами невыполнения стали традиционные отвлечение судов на транспортные работы и простои, зависевшие, главным образом, от клиентуры, то есть от несвоевременной погрузки и выгрузки на комбинатах. Результатом деятельности предприятия за 1938—1939 хозяйственный год стали убытки в размере 1 594 тыс. руб. [57, л. 10—11].

На продуктивность работы промысловых судов оказало влияние отсутствие угля и жидкого топлива в период лова. На лов пришлось только 7 % бюджета эксплуатационного времени, на транспортные перевозки — 34 %. Остальное время заняли простои и ремонт.

Ожидаемый рефрижератор для приема рыбы не прибыл. В связи с этим 20 июня 1939 г. начальник АКО, учитывая недостаток транспортного тоннажа и создавшееся тяжелое положение с завозом горючего и других путинных грузов, приказал передать АКОтехснабу «на договорных началах» для перевозок траулеры «Буревестник», «Восток», «Дальневосточник», разведчик «Нептун», дрейфтер «Стахановец» и два сейнера [53, л. 119]. Только за октябрь — декабрь 1939 г. дрейфтер, разведчик и сейнеры перевезли 196 пассажиров и 2 172 т грузов, затратив на это 47 судосудок [58, л. 72].

Средний годовой заработок одного работника в 1939 г. составил 10 538 руб. против 8 725 руб. в 1938 г. По состоянию на 15 ноября 1939 г. в Морлове трудились 310 чел.: 198 рабочих, 73 инженерно-технических специалиста, 21 служащий, 9 учеников и 9 обслуживающих [56, л. 7].

Текучесть кадров была очень высока: за год приняли 281, уволили 263, то есть, в среднем, 23 чел. в месяц. В течение года ряд работников выдвинули «с низших квалификаций на высшие». В их число вошли: четыре матроса, ставшие боцманами, четыре боцмана, назначенные вторыми и старшими помощниками капитана, два матроса, «выросшие» до старшего и третьего помощников капитана, два моториста, повышенные до второго и старшего механиков, кассир, переведенный в ответственные исполнители по кадрам, один механик, назначенный групповым [57, л. 15].

Продолжилось сотрудничество Морлова с учеными Камчатского отделения ТИНРО. 11 февраля 1939 г. начальник АКО распорядился «в целях разрешения научными силами... актуальных вопросов, стоящих перед рыбной промышленностью в части организации научно-промысловой разведки сельди в Кроноцком, Корфском заливах, бухтах Уала и Анапка», с 15 апреля по 15 ноября передать ученым дрейфтер «Стахановец». На содержание судна, изыскательские работы, освоение новых промысловых участков в Авачинском и Корфском заливах АКО выделяло 1,5 млн руб. [60, л. 118].

20 мая 1939 г. ученым «в полной готовности для выхода в море» для изучения биологии лосося до 15 ноября передавался разведчик «Сатурн». Разведчик снабжался полным промысловым снаряжением и содержался за счет АКО. Капитан «Сатурна» с момента передачи подчинялся ученым, «независимо от места нахождения», и не мог использоваться на других работах, кроме предусмотренных планом исследований.

Ученые, в свою очередь, должны были информировать АКО и Морлов о ходе работ, а при всех случаях обнаружения рыбы немедленно извещать через береговую радиостанцию капитанов промысловых судов. К 1 января 1940 г. они должны были подготовить информационный отчет о проделанной работе, а к 1 мая 1940 г. — окончательный отчет с выводами и конкретными рекомендациями [53, л. 46].

29 мая 1939 г. команде «Сатурна», помимо гарантированных ставок, навигационных и столовых, были объявлены выплаты 100 руб. за каждый полноценный дрейф, «причем за весь сезон проводится 65 дрейфов» [53, л. 79].

В конце 1939 г. временно исполняющим должность директора Морлова был назначен Владимир Петрович Нахабов, главным бухгалтером — Л. М. Неласов. Основные средства предприятия по состоянию на 1 декабря 1939 г. составляли: промысловый флот в количестве 12 единиц с общей мощностью главных машин 3 730 л. с. (три траулера, четыре сейнера, два дрейфте-

ра и три разведчика) и сетеповивочный цех. Начальником последнего трудился Василий Иванович Тропин.

Проследим работу траулера «Восток» с 17 мая по 31 декабря 1939 г. (по донесениям, направленным в политотдел АКО). Судно весь сезон ходило в транспортном режиме, перевоза горючее в бочках, снабжение и людей. Первый рейс из Петропавловска в Усть-Камчатск начался 18 мая и длился до 9 июня 1939 г. За это время «Восток» прошел 1 319 миль, перевез 688,7 т и 44 пассажира. Техническое состояние судна оценивалось экипажем как удовлетворительное, «на сезон 1939 г. траулер вполне может выполнить любой рейс, не попадая в ледовое поле. Зимой необходим доковый ремонт (смена заклепок)». Всего с 18 мая по 8 июля 1939 г. траулер прошел 3 347 миль, перевез 2 060 т и 87 чел.

Возглавлял экипаж капитан Прокопий Иванович Нешивец, родившийся в 1887 г. и имевший стаж плавания в дальневосточных водах около тридцати лет. Беспартийный капитан «до революции плавал на пароходах боцманом (со слов). На судне дисциплину держит удовлетворительно, иногда бывает бесцельная критика с мостика в присутствии всех матросов и даже пассажиров...» Старшим механиком трудился Николай Григорьевич Оборотов, родившийся в 1911 г. В 1934 г. он вступил в комсомол, а с 1939 г. являлся кандидатом в члены ВКП(б). «Дисциплину держит вполне удовлетворительно, имеет большой авторитет, по возрасту молод, но с делом справляется хорошо». Из экипажа в 29 чел. среднее образование имели всего два человека: старший помощник капитана и радист. На судне недоставало матроса и коцегара [61, л. 9].

25 июля 1939 г. капитана П. И. Нешивца сменил Владимир Иванович Кушнarenко, пробывший на судне всего неделю. С 1 августа 1939 г. капитаном стал Георгий Дмитриевич Давыдов, родившийся в 1899 г., «образование незаконченное среднее, беспартийный, в дальневосточных водах плавает с 1916 г. ... дисциплинированный и культурный». Сменился и стармех: им стал Александр Елисеевич Мамонтов, 1911 года рождения, «старшим механиком работает как ударник по работе» [61, л. 20].

С 16 июля 8 сентября траулер перевез еще 275 т и 187 чел., пройдя 2 002 мили. Судно простояло под погрузкой и разгрузкой 27 суток. Основным виновником простоев назывался АКОтехснаб, не имевший тары под горючее.

К началу октября экипаж траулера удалось полностью укомплектовать. Но в конце года пришлось уволить старшего помощника. Он в течение полутора месяцев исполнял обязанности заболевшего капитана, но к работе относился «весьма неудовлетворительно», на судне при стоянке бывал редко, совершил двухсуточный прогул без уважительной причины. Второго помощника капитана 17 декабря 1939 г. «посадили на два года лишения свободы за клевету на капитана Оводовского». Его место занял ревизор Калягин. Стар-

ший механик А. Е. Мамонтов за время нахождения на траулере приобрел среди машинной и палубной команд большой авторитет. В декабре 1939 г. парторганизация Морлова рекомендовала принять его кандидатом в члены ВКП(б).

Возраст моряков распределялся следующим образом: в 1890—1900 гг. родились четверо, в 1900—1910 гг. — 10, в 1910—1915 гг. — 10 и в 1919—1922 гг. — шестеро. Образовательный уровень был следующим: семилетнюю школу окончили семеро, 4—6 классов — 17, и 2—4 класса — шестеро. Негрмотных в экипаже не было.

На судне действовал кружок молодежи по изучению «Краткого курса истории СССР». Состоялись шесть занятий, охватившие 24 слушателя, познакомившихся с главами «Расширение русского государства» и «Крестьянские войны и восстания угнетенных народов в XVIII в.». Правда, к концу года из-за перемещения моряков из старого состава кружка остались лишь двое: Кадыров и Алексеев. Большинство вновь поступивших — Чешко, Губанов, Кирвик — начали заниматься с пятой главы. Четверых моряков призвали в РККА.

На судне имелась библиотека, которой заведовал беспартийный кочегар 1-го класса Телятников. Он относился к делу добросовестно, регулярно менял прочитанные книги в портовой библиотеке. Литературы, как политической, так и художественной, на судне имелось достаточно. Кроме нее выписывались четыре экземпляра газеты «Камчатская правда». В плаваниях по радио регулярно принимали сообщения Телеграфного агентства Советского Союза. Полученные последние известия доводили до сведения команды в обеденный перерыв.

С 8 октября по 7 ноября 1939 г. траулер «Восток» выполнил еще два рейса с горючим и снабжением в Усть-Камчатск и Жупаново, справившись с рейсовыми заданиями, в среднем, на 125 %. Всего за 1939 г. судно сделало пять рейсов.

Как заявил помполит траулера Ф. А. Петров, «плохо то, что в течение всего года, делая одну работу, не знали, что будем делать завтра, что должны наладить в 1940 г., не дергать с одной работы на другую. Спрашиваем директора Морлова, почему мы не имеем плана работы на 1939 г., почему не ловим рыбу? Ответ короткий — что некуда сдавать рыбу, а план у нас только на рыбу, других работ нет. Эти недостатки в 1940 г. надо исправить, работу траулера наладить нормально и только на лов, а не на другие подсобные работы... Дирекции Морлова необходимо уже в настоящее время определить работу тральщиков, чтобы каждый тральщик знал, что будет делать...»

«Около двух месяцев сидим на судне без света, нет ни свечей, ни керосина, ни новых ламп. От этого страдает производство, чистка котла. Без свечей работать нельзя, и в течение десяти дней сидим в ожидании света... Относительно питания: во всех магазинах продавали оленьё мясо, а для тральщиков Морлова нигде нет...» [61, л. 9—18].

По сообщению газеты «Камчатская правда», траулер в эту навигацию с успехом пользовался низкокалорийным и высокозольным корфским углем, считавшимся низкокачественным топливом [59, № 166].

А вот как во второй половине 1939 г. действовал траулер «Буревестник» (по донесениям помполита С. В. Слабожанина). Его использовали в малом каботаже для развоза по побережьям полуострова небольших партий груза и пассажиров, перебрасывать которые на крупных судах было невыгодно. Траулер совершил шесть рейсов по восточному и западному берегу Камчатки. Все рейсовые задания выполнялись, в среднем, на 130 %.

В июле 1939 г. состояние корпуса траулера оценивалось как удовлетворительное, главные механизмы работали исправно, единственный котел имел незначительные дефекты. Однако, благодаря внимательному уходу и своевременной чистке, на его работе это не отражалось. Судну требовался якорь весом 800—900 кг взамен утопленного в июне 1939 г. на рейде комбината им. Микояна.

Один из рейсов по западно-камчатской линии начался утром 13 июня и длился до 13 июля. Он проходил по маршруту Петропавловск — комбинат им. Микояна — Большерецк — Тигиль — Палана — Пенжино — Гижига — Петропавловск. Судно прошло 2 817 миль, перевезя 166 т соли, картофеля, почты, пушнины и 152 пассажира. На ходу траулер находился 16, грузовые работы заняли 1,5, простои составили 13,5 суток. Самые большие простои пришлось на Пенжино (135 часов 20 минут) из-за несвоевременной подачи кунгасов, приливов и отливов, и Гижигу (74 часа) ввиду ожидания бункеровки и из-за отсутствия катеров и кунгасов.

В ноябре 1939 г. механизмы и главная машина траулера требовали среднего ремонта, корпус — докования, проверки и смены части заклепок подводной части, рулевое устройство — правки погнутого во льдах баллера.

Вот какие характеристики дал помполит «Буревестника» С. В. Слабожанин некоторым лицам командного состава судна:

«1. Капитан Микиртичев Михаил Исаевич, 1905 г. р., беспартийный, стаж плавания с 1920 г. На траулере работает с августа 1939 г., имеет диплом штурмана дальнего плавания, дело знает хорошо, сейчас ушел работать заведующим курсами штурманов, организованных при Морлове. Судно осталось без капитана на зимний период.

2. Старший механик Наркевич Игнатий Игнатович, 1900 г. р., стаж плавания с 1928 г., на траулере с марта 1938 г. Диплома не имеет — механик-практик, механизмы в порядке, безотказно работали в 1939 г., трезвый...

3. Второй механик Дзюба Степан Дмитриевич, 1912 г. р., стаж плавания с 1928 г., на траулере с июля 1939 г., 3-й разряд. Раньше работал механиком сейнера, на паровых машинах механиком работает впервые, дисциплинированный, трезвый.

4. Третий механик Кочергин Василий Семенович, 1907 г. р., стаж плавания с 1925 г., на траулере с сентября 1939 г., 3-й разряд, добросовестный, дисциплинированный...

Судно заключило договор о социалистическом соревновании со своим собратом «Востоком». Подобный же договор действовал и на самом «Буревестнике» между палубной и машинной командами. В состязании между ними отличились коচেгаы Забклин, Забуздин, Сушин, которые, несмотря на низкую калорийность корфского угля, устойчиво держали давление пара 12—13 атмосфер. Неплохо трудились и матросы Бутаков и Рузанкин [61, л. 3—10].

В конце 1939 г. траулеры оказали помощь терпевшему бедствие пароходу ДВГМП «Искра».

С января до конца июля 1940 г. должность директора Морлова временно исполнял Владимир Петрович Нахабов. Затем его сменил парторг Павел Иванович Мамонов.

В составе флота предприятия в течение 1940 г. произошли изменения. В начале года оно приняло от ТИНРО паровой траулер «Лебедь», от Дальгосрыбтреста — траулеры «Гага», «Топорок» и «Палтус». 12 августа 1940 г. пришло распоряжение Главвостокрыбпрома вернуть «Лебедь» ТИНРО. Перед убытием во Владивосток он должен был сослужить АКО последнюю службу: доставить соль комбинату им. А. И. Микояна, прекратившему лов из-за ее отсутствия. «В связи с тем, что присланный для приемки траулера капитан Филиппев затягивает приемку, ссылаясь на ряд совершенно ненужных формальностей, траулер “Лебедь” направить во Владивосток с командой Морлова. Сдачу траулера поручить капитану траулера Гонсиоровскому» [62, л. 140].

В береговом хозяйстве также происходили изменения. 17 февраля 1940 г. НКРП СССР распорядился объединить Авачинский рыбокомбинат с базой Моховой. 23 февраля 1940 г. приказом по АКО № 63 база, как самостоятельное предприятие, ликвидировалась с 1 марта 1940 г. Директором Авачинского комбината назначался Федоров, базы Моховой — Ковалев [63, л. 170].

31 марта был заключен подрядный договор с трестом Камчатрыбстрой о строительстве на Моховой берегового холодильника. Приемка готового сооружения началась 23 ноября 1940 г. [64, л. 122]. На холодильнике стояли два паровых котла, паровая лебедка, калоризаторный двигатель «Болиндер» мощностью 35 л. с. произведенный на одном из астраханских заводов, электроустановка «АМД» мощностью 24 л. с., абсорбционная холодильная установка АБУ производительностью 135 000 кКал в час. База располагала трактором ХТЗ с мотором в 40 л. с. и тремя катерами с моторами «Ашем-же», «Ханышин» и «Коммунист».

Летом на базе строилась контора. Здесь без проектов и смет начали сооружать столярные мастерские и слип, но в мае работы прекратились, «как бесплановые и не обеспеченные средствами» [65, л. 22]. В конце 1940 г. за-

вершилась постройка лабаза и жилого дома, причем они обошлись гораздо дороже, чем ожидалось, «по причине отклонения от проектов, что вызвано условиями местности».

В 1940 г. базу возглавил опытный тралмастер Николай Артемович Томашевский. База обеспечивала суда Морлова снабжением, водой, льдом, ремонтом (кроме докового и капитального), промысловым снаряжением. В 1940 г. на ней имелись всего два дома, строился склад для сетематериалов и готовых орудий лова. Рабочие жили в палатках, в них же хранились материалы и помещались временные мастерские по изготовлению орудий лова. Территория базы хаотично, без генерального плана застраивалась индивидуальными хозяйствами. Такая застройка требовала «коренной реорганизации, хотя бы в интересах самой элементарной промысловой санитарии... Там же мыслится проведение жилого и бытового строительства».

В 1986 г. А. Е. Мамонтов вспоминал: «Ловили мы тралами, которые шили на Моховой в деревянном с маленькими окошечками под потолком бараке. Мы шутили тогда: на улице жили, на улице шили. За образец брали михеевский (мурманский) трал, укоротив под местные потребности его сквер. В неэффективности этих тралов мы убедились уже в пятидесятые годы, а до того ловили, чем было...»

Школы на Моховой в то время не имелось, она находилась в селе Авача. Местным ребятишкам приходилось ходить туда и обратно в любую погоду пешком по тропинке над обрывистым берегом.

В июне 1940 г. Морлов передал Петропавловскому порту жилой дом на ул. Красинцев, 2. Здесь намеревались разместить детские ясли, но пока временно сохранили квартиры главного инженера АКО Айунц и директора Морлова Нахабова [66, л. 16].

Промфинплан Управления морского рыболовства АКО на 1939—1940 хозяйственный год был утвержден приказом по АКО № 126 от 1 апреля 1940 г. «со следующими основными показателями: сельдь — 19, красная — 3,5, кета — 0,5, треска — 1,0, камбала — 22. Всего 46 тыс. ц., в том числе по промысловым судам: сейнеры — 17,6, дрейфтеры — 6,4, траулеры — 22. Сдача: сельдь и лососевые первый сорт — 90 %, второй сорт — 10 %, камбала первый сорт — 80 %, второй сорт — 20 %» [67, л. 1].

План добычи рыбы, ц, по судам показан в табл. 10, [67, л. 9].

Таблица 10

Судно	Сельдь	Лосось	Треска	Камбала	Итого
Сейнеры (4 шт.)	3 550	700	160	—	4 410
Итого:	14 200	2 800	640	—	17 640
Дрейфтеры (2 шт.)	2 400	600	180	—	3 180
Итого:	4 800	1 200	360	—	6 360
Траулеры «Гага», «Топорок»	—	—	—	22 000	22 000
Всего:	19 000	4 000	1 000	22 000	46 000

На лове должны были использоваться два траулера из семи имевшихся («Гага» и «Топорок»). Для ловецких судов следовало заготовить 310 селедочных и 590 лососевых сетей, семь селедочных кошельковых неводов и девять тралов. На построение новых орудий лова в сетеповивочных мастерских выделялись 481,9 тыс. руб., на ремонт — 594 тыс. Для сохранения улова Авачинский, Озерновский, Усть-Камчатский и Жупановский комбинаты должны были запасти для Морлова 5 500 «кубов» льда [67, л. 2].

Промысловым судам устанавливался следующий режим работы в судомесяцах (табл. 11).

Таблица 11

Суда	Лов	Разведка	Перевозки	Ремонт и отстой
Сейнеры	24	—	—	24
Дрифтеры	12	—	—	12
Траулеры	12	—	—	40
Разведчики	—	18	20	18
Всего:	48	18	20	94

Пять траулеров («Восток», «Буревестник», «Дальневосточник», «Палтус» и «Лебедь») именовались «транспортными». В течение года каждый из них должен был проработать 200 судосутков (70 на ходу с грузом, 30 без груза, 100 на стоянке) [67, л. 12—13]. Для всех семи траулеров на год требовались 13 616 т угля, из расчета расхода 11 т в сутки на ходу и 3 — на стоянке, 21 707 кг машинного и 3 127 кг цилиндрического масла на сумму 23 806 руб. и 7 990 т воды стоимостью 27 965 руб. [67, л. 21—29].

Плановый списочный состав Морлова предусматривал 396 должностей: 230 рабочих, 109 инженерно-технических, 22 служащих, 20 обслуживающих и 15 учеников. Средняя годовая зарплата рядового работника должна была составить 12 030, инженерно-технического сотрудника — 19 140 руб.

Непосредственно на судах должны были трудиться 131 рядовой моряк, 65 лиц командного состава и к ним приравненных, восемь учеников. Средняя зарплата моряков — 12 977 руб. в год. Каждому работнику следовало произвести продукции, в среднем, на 8 625 руб. в ценах 1926—1927 гг. [67, л. 3].

Для приглашения необходимых квалифицированных специалистов (главного инженера, двух экономистов, инженера-электротехника, по четыре капитана, старшего помощника, механика и трех радистов) на 1940 г. выделялись 98 000 руб. [67, л. 30].

В итоге деятельности предприятие намеревалось получить в 1940 г. прибыль в размере 261,2 тыс. руб. [67, л. 5].

Выполнить намеченное вновь не удалось. 25 декабря 1940 г. начальник АКО В. Р. Дедков утвердил баланс основной деятельности Морлова с убытком 1 738 811 руб. 95 коп. Годовая программа оказалась выполнена на 42,4 %, что, «даже с учетом отвлечения флота на грузоперевозки, не оправдывается

теми возможностями выполнения плана, которые у Морлова имелись...» Выпуск продукции в неизменных ценах составил всего 27,6 % задания. Удалось сэкономить фонд зарплаты в абсолютной цифре более чем на миллион рублей, но с учетом невыполнения плана он оказался перерасходован на 10,8 %. Себестоимость центнера рыбы превысила ожидаемую на 58 %. В итоге хозяйственная деятельность Морлова вновь была признана неудовлетворительной [65, л. 1].

Результаты лова 1940 г. по видам рыб показаны в табл. 12.

Таблица 12

Вид рыбы	План	Факт	% выполнения
Сельдь	19 000	15 128	79,6
Красная	3 500	—	—
Кета	500	—	—
Треска	1 000	28	2,8
Камбала	22 000	4 292	19,5
Прочие	—	69	—
Всего:	46 000	19 517	42,4

Сейнеры выполнили задание на 71,2 %, дрейфтеры на сельди — на 104,6, а на треске — всего на 1,4 % (при плане 360 — вылов 5 ц), траулеры, промышленные камбалу, — на 19,5 %. Срыв плана сейнерами и дрейфтерами объяснялся тем, что в период самого интенсивного лова в Олюторском заливе их «переключили» на грузовые работы для обслуживания комбинатов восточного побережья. А в период летнего лова (май и июнь) суда простаивали в Петропавловске из-за отсутствия горючего. Те же причины лежали и в основе неуспеха траулеров.

При этом люди делали все от них зависящее. Дрейфтер «Ударник» (капитан Козинец) не просто справился с годовым планом, но и перевыполнил его на 17 %. Сейнер № 2 «в дневное время производил лов, что является вообще большим доказательством, что сельдь можно ловить дрейфтерами и сейнерами не только темной ночью, но и днем».

Доля улова, добытого различными способами, показана в табл. 13.

Таблица 13

Вид лова	План	Факт	% выполнения
Траловый	22 000	4 384	19,9
Сейнерный	17 600	10 107	57,4
Дрейфтерный	6 400	5 026	78,5
Всего:	46 000	19 517	42,4

Траулеры вышли на промысел вместо 15 марта по плану только 25 мая из-за отсутствия угля и завершили его 1 июля, так как их отзывали на грузоперевозки [65, л. 24].

Добытая траулерами камбала сдавалась низкими сортами. Ее ловили на западной Камчатке на Явинской банке, а сдавали на рефрижераторное суд-

но, стоявшее в бухте Жировой на восточном берегу, в силу чего сырец лежал в трюмах несколько дней, теряя качество [65, л. 10].

Заключение о деятельности предприятия отмечало, что в Морлове «не было должной борьбы за сохранение социалистической собственности, в результате чего имеются недостатки материальных ценностей на 576,5 тыс. руб. и излишки 535 тыс. руб.». Одной из причин этого была текучесть кладовщиков: за восемь месяцев их сменилось пятеро, причем нередко дела сдавались без надлежащего оформления, документация велась плохо. «Работники складов низкой квалификации, малограмотные, в результате у одного излишки, у второго недостача...»

Бывшего главного бухгалтера Морлова сняли с работы и привлекли к судебной ответственности, которой ему, впрочем, удалось избежать. Порядок в учете постепенно навели, и к концу 1940 г. здесь были «достигнуты явно бесспорные положительные результаты» [65, л. 5].

По мнению инженера добычи В. П. Нахабова, временно руководившего предприятием в первой половине года, при оценке хозяйственной деятельности следовало «подойти к последней всесторонне, с учетом имеющихся на общем фоне недостатков и трудностей значительных положительных результатов в деле постановки активного лова на твердую основу, в чем, в смысле абсолютной добычи, достигнуты результаты, не имеющие равного примера за пятилетнее существование Морлова на Камчатке» [65, л. 3].

Действительно, несмотря на недостаток средств на ремонт флота и его плохое техническое состояние, длительные перебои с топливом, отрыв промысловиков на всегда оказывавшиеся убыточными грузоперевозки, Морлов добыл в 1940 г. рыбы почти вчетверо больше предыдущего сезона (точнее, в 3,69 раза).

Текучесть кадров оставалась очень высокой. За 1940 г. вновь приняли 578 и уволили 604 чел. Трудовая дисциплина среди работников команд судов была слабой, имелось место много нарушений Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г., преимущественно прогулы и пьянство.

Зимой 1939—1940 гг. из-за отсутствия угля на судах их экипажи менялись особенно часто: на работу приняли 281, уволили 263 чел., из них 145 — за прогул. Принимаемые в большинстве представляли собой ранее уволенных «как дезорганизаторов производства». Результатом стала «недопустимо низкая трудовая дисциплина».

Капитан разведчика «Сатурн» в присутствии команды демонстративно отказался выполнить задание директора, чем «поощрял дезорганизацию трудовой дисциплины вверенного ему судна». Случалось, что некоторые капитаны и их помощники не только не вели борьбу с «дезорганизацией», но в отдельных случаях насаждали ее. «При этом необходимо учесть, что на судах Морлова малоопытные, не вполне подготовленные вторые и третьи помощ-

ники капитанов, которые не только не справляются с укреплением трудовой дисциплины, а своим неумением усугубляют развал...»

Партийно-комсомольская прослойка, являвшаяся костяком, на котором держалась дисциплина, на предприятии численностью 319 чел. была незначительна. В Морлове имелись 30 комсомольцев. Больше всего их (по пять человек) находилось на траулерах «Буревестник» и «Топорок», а вот на «Аваче», «Вилуе» и «Ударнике» не было совсем.

В штате плавсостава не хватало 40 чел. Это перегружало моряков, нарушало порядок предоставления выходных дней и вызывало недовольство. К этому добавлялась систематическая несвоевременная выдача денег судам на продовольствие: дирекция Морлова не имела оборотных средств. Снабжение продовольствием со стороны Камчатторга было недопустимо плохим. Нередко суда, уходившие в промысловые рейсы, имели только муку и крупу. Вообще, к Камчатторгу со стороны Морлова имелось много вопросов. Моряки, надолго оторванные от базы, не имели возможности приобретать требующиеся товары. «Люди обнаживаются, и, по существу, лишены советской торговли».

По мнению секретаря партийной организации Морлова П. И. Мамонова, для поднятия дисциплины в ближайшее время требовалось:

- укомплектовать флот хорошими производственниками-комсомольцами рыбокомбинатов. «Необходимо дать разверстку по комбинатам, которые будут собраны судами Морлова, работающими в разных районах побережья, что даст возможность оздоровить личный состав судов»;

- погасить задолженность комбинатов Морлову, чем создать предприятию необходимые оборотные средства;

- выделять необходимое из поступающих продуктов даже при отсутствии судов на базе, храня до их прихода;

- организовать на судах ларьки «по образцу Мурманского промыслового флота» с товарами первой необходимости.

Все это, справедливо полагал партторг, «даст возможность ликвидировать текучесть рабочей силы на судах» [68, л. 23—25].

Покажем, как работал флот Морлова в течение 1940 г. В феврале в Петропавловске сложилась неблагоприятная обстановка со снабжением продуктами. В частности, в магазинах и столовых города отсутствовала свежая рыба. 19 февраля начальник АКО распорядился отправить траулер «Топорок» на лов камбалы. Для выхода на судно следовало погрузить 250 т угля, хранившегося в порту, 50 т — имевшегося в Сероглазке, а также 30 т «хорошего угля» с «Дальневосточника». К 1 марта Камчатторгу следовало доставить не менее 50 т камбалы. Для непосредственного руководства ловом директор Морлова лично отправился на «Топорке» в море [63, л. 153].

10 апреля 1940 г. начальник Главвостокрыбпрома на основании приказа НКРП СССР распорядился передать ТИНРО из АКО один дрейфтер в «отремонтированном и пригодном для работы в навигацию 1940 г. виде» со всем необходимым и командой. 29 апреля 1940 г. новый начальник АКО С. П. Емельянов выделил для этого «Стахановец», который следовало перегнать из Петропавловска во Владивосток [66, л. 173, 175].

В начале мая 1940 г. дважды садился на мель из-за неисправности рулевой машины траулер «Дальневосточник». 8 мая 1940 г. его капитана Р. Г. Кеербергена «за неоднократные посадки судна на мель без уважительной причины» освободили от должности и направили в резерв, а судно передали капитану К. К. Бергу [69, л. 87].

20 мая 1940 г. «Дальневосточник» на два рейса выделялся для доставки пассажиров, следовавших в Усть-Камчатск и долгое время ожидавших отправки в Петропавловске. В трюмах траулера соорудили нары, снабдили его необходимым количеством спасательных поясов и плавсредств. Билеты приобретались за наличные [66, л. 65].

Вечером 27 мая 1940 г. «Дальневосточник» с 94 пассажирами и 16 т бочечной клепки снялся из Усть-Камчатска в Петропавловск. Одного члена экипажа пришлось оставить на берегу «за дебоширство с посторонними лицами». Из 30 чел. команды «пришли с берега шестеро пьяных, и в море был устроен дебош и отказ работать, за что приказом они списаны с работы» [69, л. 5].

В мае траулер «Гага» (капитан П. М. Иванов) ловил на западной Камчатке. С утра 23-го до девяти вечера 28-го мая судно сделало 51 траление и поймало 25 т. Глубина здесь достигала 120 м, рыбы оказалось мало. 29 мая траулер пошел с уловом к рефрижератору в бухту Жировую.

После сдачи улова моряки сутки ремонтировали котел. Один из кочегаров заболел, его пришлось на разведчике отправить в Петропавловск. Капитан доложил руководству: «Выехать на лов при наличии двух кочегаров невозможно... Пришлите двух кочегаров 1-го класса... В противном случае вынужден вернуться в порт для пополнения команды». Но по приходу в порт экипаж мог разбежаться. Поэтому капитан информировал начальство, что во избежание «утечки команды» к берегу подходить не будет, а встанет на внешнем рейде [69, л. 119].

В июле 1940 г. сейнеры и дрейфтеры находились на восточной Камчатке. 12 июля экипаж сейнера № 2 (капитан Соловьев, неводчик Пинчук) *впервые начал дневную добычу сельди*. До этого рыбаки придерживались старой традиции ловить ее темными ночами, определяя перемещение косяков по фосфорическим вспышкам на поверхности воды. В районе Жупановского комбината капитан и неводчик заметили на море необычную рябь, вызванную всплесками рыб. Так впервые днем был обнаружен косяк сельди. Первый же замет принес 200 ц. Днем 14 июля взяли еще 400 ц.

«Когда рыбаки пришли в Петропавловск и рассказали, что они ловили сельдь днем, им не поверили.

— Не может этого быть! Все селедку ловят ночью, а вы днем. Да вы просто шутите! Ведь ночью ловят селедку на Каспии, в Приморье. Везде селедку ловят ночью.

— Не верите, как хотите, а мы ловили днем!» [70, № 201].

15 июля с сейнера № 2 доложили о складывавшейся на промысле обстановке: «По состоянию на 15-е сдано сейнерами более 1 500 ц сельди. Отлично работает команда сейнера 2, капитан Соловьев, начальник лова Пинчук. Ими сдано 1 100 ц. За один зачет 13-го взято более 1 000 ц. Из них за двое суток сдано только 700, остальная сельдь в результате преступной приемки залегает в неводе, невод рвется, перегружаем рыбу в трюм с потерей качества».

Близлежащие комбинаты брали улов плохо. «Руководители не спешат с приемкой даже со своих неводов... Сейчас угрожающее положение с рыбой на сейнере № 2, разведчике “Юпитер”. За истекшие сутки приняли только четыре кунгаса. Никаких актов не подписывают... За 15-е не сдано ни одного кунгаса. Прошу молниировать принять выловленную сельдь, обеспечить дальнейшую приемку» [69, л. 172].

«Сейнер опять в море. Шесть часов вечера 20 августа. Солнце клонилось к закату. Яркие лучи его золотили морскую поверхность. Капитан и неводчик на вахте. Они внимательно наблюдают за морем. Входим в бухту Жировую. Вдруг заметили всплески воды. Это оказался огромный косяк сельди. За один зачет невода поймали около 1 000 центнеров сельди. Сейнер взял на борт 727 центнеров, да нагрузил в мешок (садок) 116 центнеров. Это был необычайно рекордный улов кошельковым неводом в камчатских водах...» [70, № 201].

Ожидавшийся в июле рефрижератор «Востокрыбхолодфлота» не прибыл. Для того, чтобы не срывать промысел, решили, что траулер «Топорок» будет сдавать пойманную камбалу Авачинскому комбинату на базы Моховая и Тарья. Здесь эту рыбу намеревались солить в чанах без головы и внутренностей или целиком сухим стоповым посолом. Траулер «Лебедь» должен был организовать экспериментальную добычу сельди дрифтерными сетями с обработкой выловленного сырца непосредственно на борту, вплоть до тарировки. Одновременно «Лебедю» следовало служить обрабатывающей базой для сейнеров, которые по каким-либо причинам не могли сдать сырец на комбинаты [62, л. 198].

В начале сентября 1940 г. инженер ТНИРО Шикалов предложил увеличить количество зачетов кошелькового невода путем небольшого переоборудования сейнеров, доведя их вооружение до двух неводов. Он тоже рекомендовал использовать на промысле еще одно судно — приемную базу [70, № 204].

4 сентября рыбаки Морлова собрались на сейнере № 1. Здесь они обсуждали опыт дневного лова, полученный командой сейнера № 2, передовую

статью газеты «Камчатская правды», озаглавленную «В море, на активный лов», и предложения инженера Шикалова по совершенствованию организации промысла.

Капитан дрефтера «Ударник» Козинец говорил о необходимости обзаведения «маткой». «Если будет выделена плавучая база, то мы сможем ловить рыбу круглосуточно, тогда в два-три раза перекроем свои планы. В настоящее время рыбу мы ловим не более трех часов в сутки, остальное время мы или ремонтируемся, или стоим в порту, или бегаем за продуктами. Организация плавучей приемной базы позволит нам избежать этих простоев». Он заявил, что не видит препятствий к дневному лову сельди, так как неоднократно наткался на косяки рыбы, но ловить не мог из-за того, что следовал с уловом на береговую базу. Аналогичное мнение высказывал и неводчик сейнера № 1 Тропин.

Групповой механик Цуркан и боцман сейнера № 1 Товкач предложили использовать плавбазу не только для сдачи улова, но и как снабженческое судно, а также в качестве ремонтной базы. «Порвался немножко невод — опять в порт, произошла какая-нибудь самая незначительная поломка машины, болтик сломается — тоже идем в порт...» Неводчик дрефтера «Стахановец» Баталов уверенно заявил: «Пусть скорее дают нам траулер. Мы завалим его рыбой!»

Недоумение рыбаков вызвало отсутствие на таком важном совещании начальника АКО и главного инженера АКО Айунца, еще недавно руководившего Морловым и хорошо знавшим его проблемы [70, № 207].

Спустя несколько дней, 7 сентября 1940 г. экипаж сейнера № 2 выступил с почином «За десяти тысячный улов сельди на каждый сейнер!» В ознаменование пятилетия с начала стахановского движения и двухсотлетнего юбилея Петропавловска рыбаки приняли обязательство до конца года добыть 10 000 ц. К 30 августа они уже поймали 3 600 ц при плановом задании 4 400 ц. Рыбаки подсчитали, что средний улов за сутки в августе составил 80 ц. С учетом того, что сентябрь и октябрь в промысловом отношении являлись самыми продуктивными, они предполагали поймать за это время еще 6 400 ц.

«Выловленный сырец обязуемся сдавать весь высокого качества. Обязуемся также обеспечить бесперебойную работу сейнера и всех его механизмов, содержать в хорошем состоянии орудия лова. Наш невод находится в эксплуатации уже две путины, мы принимаем обязательство провести неводу капитальный ремонт своими силами в процессе работы, не прекращая лова» [70, № 207]. В случае успеха экипаж мог установить всесоюзный рекорд, ибо ни один сейнер в СССР такого улова еще не достигал.

Забегая вперед отметим, что выполнить намеченное не удалось. С планом рыбаки сейнера № 2 справились на 88,4 %. Тем не менее, его команда

показала «подлинно стахановские методы труда». Были случаи, когда за один замет она брала по 1 000 ц сельди.

Научно-исследовательская шхуна ТНИРО «Дежнев» с 5 по 8 сентября проводила опытный лов дрейтерными сетями в районе от мыса Опасного до бухты Ахонтен (ныне Русская). Выяснилось, что сельдь в этих местах идет разряжено. Три дрейфа шхуны дали улов 5, 22 и 45 ц. Особенно высокие уловы наблюдались в ночь с 7 на 8 сентября. Средний вес сельди составлял 500 г.

Выловы сейнеров, работавших здесь кошельковыми неводами, резко упали (не более 20—30 ц за сутки). Ученые ТИНРО Полутов и Косюченко 10 сентября рекомендовали им перейти на дрейтерный лов по опыту «Дежнева». Они же советовали «распутывать сети на берегу. Надо сделать так, чтобы суда активного лова сдавали сети с уловом на берег и тут же получали новые сети». Только при этом условии дрейтерный лов мог стать эффективным.

Траулеры в это время рыбу не промыслили [70, № 209].

Дрейтер «Ударник» (капитан Козинец, неводчик Кузнецов) первым (и единственным) в Морлове выполнил годовой план добычи и успешно продолжал трудиться. За 27 и 28 сентября за воротами Авачинской губы он поймал 478 ц сельди. К началу октября 1940 г. «Ударник» перевыполнил план на 17 %. В ночь с 7 на 8 октября судно поймало еще 70 ц. В эту же ночь разведчик «Юпитер» (капитан Жданович) добыл 108 ц. Сейнеры в это время работали в Олюторском заливе [70, № 229, 237].

«Октябрьский лов сельди в Олюторском заливе является началом работы нового хозяйственного года по добыче. Придавая большое значение дальнейшему изучению эксплуатации этого лова, дающего возможность расширить период лова, а также правильной организации работы судов Морлова в Олюторском заливе», начальник АКО приказал не позднее 28 сентября отправить туда «Авачу», «Виллой», сейнеры № 1 и 2.

Туда же «для увеличения эффекта лова» по окончании рейса в Пахачинский комбинат на экспериментальную добычу сельди пелагическим тралом посылался траулер «Топорок». На нем также имелись дрейтерные сети, «как для себя, так и для сейнеров, в случае разреженного хода сельди». Траулеру следовало оказывать помощи сейнерам «в случае аварии». На Олюторский комбинат на сейнерах отправлялись 100 т соли, 100 брезентовых засольных чанов, 100 пар резиновых сапог, 1 000 пар бязевых перчаток и 120 комплектов теплой спецодежды.

Директор комбината Захаров обязывался организовать бесперебойный круглосуточный прием сельди, не допуская задержек более пяти часов. Во избежание простоев судов ему следовало заранее подготовить засольное хозяйство на обеих базах комбината, обеспечив его всем необходимым, организовать бригады засольщиков, мойщиков, укладчиков сельди и грузчиков. Последние должны были грузить на подошедший рефрижератор «Волга»

в сутки не менее 100 т готовой малосолевой сельди [62, л. 18—19]. Для завершения лова октябрьской олюторской сельди, ее своевременной уборки и сдачи на «Волгу», траулер «Гага» отправлялся в Усть-Камчатск, где должен был принять ящичную клепку для Олюторского комбината. Там из нее собирались ящики для малосолевой сельди.

С учетом подхода танкера «Максим Горький» с топливом, все горючее на сейнерах следовало пустить в дело, «не оставляя запасов, ни в коем случае не допуская простоя судов в бухте при наличии благоприятной работы». В условиях осенней штормовой погоды сейнеры не менее двух раз в сутки в определенные часы должны были связываться по радио с берегом. «Аваче», не имевшей радиостанции, следовало находиться в непосредственной близости с одним из радиофицированных судов. Береговая станция ежедневно докладывала управлению АКО об улове каждого судна. Для предотвращения аварий во время штормовой погоды вводились дежурства для наблюдения за состоянием плавсредств в бухте и у пристани. На них суда выходили по очереди.

На Олюторском комбинате организовали прием сельди, собрав для этого специальные бригады. По прибытии с «Гагой» клепки, комбинат приступил к сколачиванию по 500 ящиков ежедневно. С приходом на его рейд «Волги» бригады распределялись таким образом, чтобы одновременно принимать сельдь и солить ее [64, л. 43].

По завершении сельдевой путины началась подготовка флота к зимовке. 6 ноября 1940 г. АКО распорядилось все траулеры, находившиеся на восточном побережье («Гага», «Топорок», «Восток» и «Дальневосточник»), и сейнеры, ловившие в Олюторском заливе, по окончании рейсов загрузить в Корфе углем и доставить его в Петропавловск. Ожидаемого топлива (1 200 т) должно было хватить для зимней стоянки.

Начальнику Петропавловского порта М. В. Стукалину к 10 ноября следовало отвести Морлову в Ковше место, достаточное для расстановки девяти деревянных судов и пяти траулеров «с соблюдением противопожарных разрывов, с таким расчетом, чтобы не допустить стоянки этих судов между судами других типов и владельцев, что имело место в зимнюю стоянку судов в 1939/40 г.» [64, л. 87].

Пришедший в Петропавловск «Дальневосточник» 14 ноября 1940 г. был отправлен под командованием К. К. Берга к месту аварии ледокола «Малыгин». На борту траулера находилась поисковая экспедиция. Судно снабдили всем необходимым для плавания из расчета на полтора месяца. Капитану следовало поддерживать связь с береговыми радиостанциями и ежедневно информировать М. В. Стукалина о ходе работ [64, л. 84]. Расходы на поиски «Малыгина» составили 1 026 тыс. руб.

В конце ноября 1940 г. «Топорок» и «Дальневосточник» принимали участие в поиске вышедшего 29 ноября из Карагинского рыбокомбината в б. Оссо-

ра кавасаки № 202. Обратно суденышко не вернулось. На его борту находились шесть человек. Поиски, ведшиеся на море и по берегам пролива Литке на нартах, результатов не дали. . .

Завершивший ремонт «Буревестник» 5 декабря 1940 г. отправился на лов камбалы и трески. В течение декабря судно должно было добыть 2 000 ц. Часть свежей рыбы с него в первую очередь направляли в Петропавловск для продажи населению. Остальной сырец обрабатывали непосредственно на судне: распластанную треску солили, а камбалу охлаждали льдосоляной смесью. Так на Камчатке был впервые опробован новый способ сохранения рыбы, предложенный технологом АКО Б. В. Крюгером.

В трюмах траулера оборудовали отсеки с разборными стенками для укладки рыбы. На жестянобаночной фабрике на каждый отсек заказали десять листов жести, судно снабдили необходимым инвентарем для обработки рыбы и спецодеждой. В отсеки слоями засыпали лед и соль, накрывая их затем листами жести. На жесьть укладывали рыбу, сверху снова помещали лед и соль. Рыба хорошо промораживалась, хранилась до выгрузки в Петропавловске и сдавалась первым сортом. На Авачинском комбинате ее «окончательно приводили в ликвидный вид для реализации Камчатторгу», укладывая камбалу в ящики и досаливая треску.

Для команды разработали систему оплаты труда, «стимулирующую работу на рыбе в зимних условиях». На траулер направили квалифицированных ловцов со становящихся на зимний отстой сейнеров, Авачинский комбинат командировал одного засольного мастера.

В море отправились и руководители. Общее начальство над рейсом возлагалось на директора Морлова П. И. Мамонова, ловом руководил инженер добычи В. П. Нахабов, обработку улова контролировал инженер-технолог управления АКО Б. В. Крюгер. Крюгеру поручалось провести опытные работы по замораживанию краба из прилова с целью доставки потребителям [64, л. 156—157].

1940 г. стал в определенной степени поворотным моментом в деятельности Морлова: в этом году значительная часть флота (в основном, сейнеры и дрейфтеры) работала непосредственно на лове рыбы. В прошлые сезоны сельдь добывали, главным образом, поздней осенью в Олюторском заливе, в 1940 г. — в июле — октябре в Авачинском заливе, неподалеку от Петропавловска.

Работу осложняла недостаточная изученность районов промысла, путей миграции и мест обитания рыбы в различное время. Промысловая разведка флот необходимыми данными не обеспечивала. Происходило это оттого, что она не имела достаточно технических средств. Запланированная авиаразведка (140 полетных часов) не применялась ввиду того, что самолеты того времени не могли летать ночью.

Со сдачей пойманной рыбы по-прежнему имелись сложности. Если лов занимал 1,5—2 часа, то переход на базу и обратно — 10—12 часов [70, № 222]. Все это вновь свидетельствовало о том, что флоту требовалась приемная плавбаза.

ИСТОЧНИКИ

1. Вестник рыбопромышленности. — СПб., 1895.
2. Там же, 1903.
3. *Рогачева И. А.* Рыбопромысловый флот России. — СПб., 1996. — 362 с.
4. *Бянкин В. П.* В дальневосточных морях. Очерки. — Владивосток, 1981. — 240 с.
5. Журналы совещания рыбопромышленников Дальнего Востока в г. Владивостоке в ноябре 1911 г. — Вып. 3. — Хабаровск, 1911. — 64 с.
6. Материалы к познанию русского рыболовства. 1915. — Т. 4. — Вып. 7. — Петроград, 1915. — 168 с.
7. Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Сборник трудов. — Вып. 10(2). — Петропавловск-Камчатский, 2000. — 132 с.
8. *Гаврилов С. В.* Маленькие камчатские истории. — Петропавловск-Камчатский, 2002. — 300 с.
9. *Борисов Т. М.* Траловый промысел и возможность его применения на Дальнем Востоке // Экономическая жизнь Приморья. — 1924. — № 3.
10. Отчет Дальэконо. Экономическому Совещанию РСФСР / Под ред. М. И. Целищева, 1924. — 416 с.
- 10а. ГАКО. Ф. 106. Оп. 1. Д. 484.
11. Там же. Ф. 106. Оп. 1. Д. 1.
12. Там же. Д. 13.
13. Там же. Д. 2.
14. Там же. Д. 40.
15. Там же. Д. 16.
16. Там же. Д. 19.
17. Там же. Д. 25.
- 17а. *Мандрик А. Т.* История рыбной промышленности российского Дальнего Востока (1927—1940 гг.). — Владивосток, 2000. — 158 с.
18. ЦДНИКО. Ф. 45. Оп. 1. Д. 283.
19. Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 7.
20. ГАКО. Ф. 106. Оп. 1. Д. 49.
21. ЦДНИКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 41.
22. Там же. Д. 112.
23. ГАКО. Ф. 106. Оп. 1. Д. 55.
24. АВПр. Ф. 0348. Оп. 3. Д. 1.
25. Вестник рыбопромышленности. — СПб., 1893 г.
26. ГАКО. Ф. 106. Оп. 1. Д. 53.
- 26а. За высокие уловы. — 1972. — № 143, 5 дек.

27. ГАКО. Ф. 106. Оп. 1. Д. 60.
28. Камчатская правда, комплект за 1935 г.
29. *Анода П. И., Скорлыгин С. Н.* От Магадана до Америки. — Петропавловск-Камчатский, 1966. — 67 с.
30. ГАКО. Ф. 106. Оп. 1. Д. 57.
31. Там же. Д. 73.
32. Камчатская правда, комплект за 1936 г.
33. ЦДНИКО. Ф. 2. Оп. 2. Д. 784.
34. ГАКО. Ф. 106. Оп. 1. Д. 67.
35. Там же. Д. 63.
36. Там же. Ф. 275. Оп. 1. Д. 1.
37. Там же. Д. 3.
38. Камчатская правда, комплект за 1937 г.
39. ЦДНИКО. Ф. 2. Оп. 2. Д. 784.
40. ГАКО. Ф. 106. Оп. 1. Д. 69.
41. Там же. Д. 85.
42. Там же. Д. 80.
43. Камчатская правда, комплект за 1938 г.
44. ГАКО. Ф. 106. Оп. 1. Д. 88.
45. Там же. Д. 87.
46. Там же. Д. 89.
47. ЦДНИКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 208.
48. ГАКО. Ф. 275. Оп. 1. Д. 7.
49. Там же. Ф. 106. Оп. 1. Д. 91.
50. Там же. Д. 90.
51. Там же. Ф. 275. Оп. 1. Д. 2.
52. Там же. Ф. 106. Оп. 1. Д. 92.
53. Там же. Д. 96.
54. Там же. Д. 95.
55. Там же. Д. 98.
56. ЦДНИКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 430.
57. ГАКО. Ф. 275. Оп. 1. Д. 5.
58. Там же. Д. 6.
59. Камчатская правда, комплект за 1939 г.
60. ГАКО. Ф. 106. Оп. 1. Д. 93.
61. ЦДНИКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 303.
62. ГАКО. Ф. 106. Оп. 1. Д. 107.
63. Там же. Д. 104.
64. Там же. Д. 102.
65. Там же. Ф. 275. Оп. 1. Д. 9.
66. Там же. Ф. 106. Оп. 1. Д. 106.
67. Там же. Ф. 275. Оп. 1. Д. 7.
68. ЦДНИКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 430.
69. Там же. Д. 381.
70. Камчатская правда, комплект за 1940 г.

Переломный этап в развитии рыбной промышленности Камчатки

Путина текущего года ознаменовалась событием чрезвычайной важности для камчатской рыбопромышленности — прибытием и началом работы судов активного лова: сейнеров и дрейфтеров.

Первые результаты применения в наших местных условиях лова кошельковым неводом и плавными жаберными сетями, бесспорно, выходят из рамок простых разведочных и опытных работ и являются уже промыслом, давшим к тому же неплохой эффект.

Наиболее интересные результаты разведки и лова получены в районе Олюторского залива в октябре. Начав поисковые работы в середине сентября, сейнер «Виллюй» обнаружил сельдь лишь в начале октября. Видимо, в этот период сельдь подошла в район разведок.

Первая экспедиция судов активного лова имела объектом добычи преимущественно сельдь. В дальнейшем, несомненно, активный лов охватит также и лососевых, образующих не меньшие косяки, чем сельдь. Тем не менее, последняя является, бесспорно, наиболее рентабельно из промысловых рыб для судов активного лова в силу ценности самой породы и несложности дальнейшей обработки.

Ввиду особенностей своего образа жизни, сельдь в разное время года неоднородна по качеству и требует различных приемов и способов лова.

Весною, при подходах к местам нереста, сельдь нежирная, период ее хода сравнительно продолжителен, и она может с успехом облавливаться прибрежными орудиями лова — ставными неводами. Однако, период облова может быть значительно удлинен путем применения кошельковых неводов и дрейфтерных сетей для добычи косяков, не успевших еще подойти к неводам, или уже удаляющихся от них по окончании нереста.

Наибольший же эффект суда активного лова смогут дать летом и в начале осени, когда сельдь переходит к нагулу в море, концентрация ее увеличивается, появляются большие скопления косяков, гуляющих далеко от берега. В течение октября, когда суда находились в Олюторском заливе, неоднократно наблюдались случаи обмета кошельковым неводом косяков, дававших улов свыше 600 ц.

Учитывая богатство сырьевых ресурсов камчатских морей, возможность активного оперирования сейнерами и дрейфтерами в зависимости от сроков, мест и объектов добычи, следует сказать, что задача — неуклонно увеличивать удельный вес активного рыболовства в сумме всех методов лова — вплотную поставлена перед руководителями рыбной промышленности Камчатки. Не подлежит сомнению, что флотилия сейнеров и дрейфтеров должна быть увеличена.

Основным достижением октябрьской экспедиции БАОЛ Рыбного управления АКО надо считать тот факт, что возможность работы сейнеров и дрейфтеров в условиях Камчатки, даже в осеннее время, — блестяще доказана. Попутно, с накопленным опытом, намечается необходимость проведения ряда хозяйственных мероприятий. К ним относится дооборудование судов: механизация поворотных площадок сейнеров, устройство отопления, сушилок и т. д.

В ряду организационных мероприятий основными являются: механизация вылавки уловов на базе, по возможности — сдача уловов в море на транспортные суда, что позволит значительно сократить междурейсовые простои активного флота.

Совершенно необходима также организация разведочной службы, радиосвязи судов с базой и между собою, а также — метеослужбы.

Первые работы дали хороший результат. Это обязывает флотилию активного лова и руководителей АКО принять все меры к самой тщательной зимней подготовке, чтобы в будущую путину сейнеры и дрейфтеры окончательно пришли к широкому, налаженному промыслу. Не будет преувеличением сказать, что результаты работы экспедиции открывают новый этап развития рыбной промышленности Камчатки — этап постепенного перехода государственного лова на активные методы.

М. Л. Альперович, К. И. Панин,
научные работники Камчатской опытно-научной
исследовательской рыбной станции

Камчатская правда, 14 ноября 1936 г.

Суда с честью вышли из испытания

Вышедшие 8 октября в район Олюторского рыбокомбината сейнеры «Авача» и «Виллой», дрейфтеры «Ударник» и «Стахановец» — вернулись к октябрьским праздникам в Петропавловск. Дальнейший лов продолжать было нельзя из-за наступившего похолодания и появления шуги. Результаты лова, который, как предполагалось, будет иметь промышленное значение, превосходили все ожидания. Выйдя с пятимесячным запозданием, суда выполнили более чем на 50 % годовой план.

Наибольший успех выпал на долю сейнера «Авача», добывшего 3 315,6 ц сельди и 220,3 ц трески — более половины всего улова флотилии. Этот успех обусловлен деловым, практическим руководством начальника БАОЛ т. Макштас, сработанностью и энтузиазмом команды во главе с капитаном т. Косьминым, освоением ею техники кошелькового лова, в чем активную помощь оказывал старший неводчик т. Эстафиад, сумевший передать свой опыт и знания всей команде.

Неплохие результаты лова и у сейнера «Виллой» (капитан т. Якимов). Им добыто 1 766,8 ц рыбы, подавляющее большинство сельди. Это количество добыто за четыре замета. Из дрейфтеров на первое место вышел «Ударник», выловивший 474,8 ц сельди и 212,8 ц трески. Такие хорошие результаты дрейфтер имеет благодаря освоению новых условий работы самим капитаном т. Перинго, лично руководившим ловом, следившим за появлением каждого косяка рыбы. Этим он способствовал лову других судов, являясь разведчиком флотилии. Результаты лова дрейфтеров были бы значительно лучше, если бы сети имели более крупную ячею, так как попадавшаяся сельдь была чрезвычайно крупной, до 550 гр.

Кроме упомянутых товарищей, заслуживает быть отмеченной прекрасная работа старшего механика т. Правикова, дрейфмейстера т. Алешкина, помощников механиков Мосунова, Николаенко, матросов Граховатского, Самовского, Черепанова и Мартынова.

Несмотря на неприспособленность судов к работе в условиях северных морей (отсутствие отопления жилых помещений, ряд других неудобств), коллектив флотилии упорно боролся за освоение новой для большинства техники и успешно выпол-

нил поставленную перед ним задачу. Меньший улов сейнера «Виллой» обусловлен лишь потерей им кошелькового невода в бурную погоду.

Сейчас оба дрефтера поставлены на зимовку и будут заниматься подготовкой к путине будущего года, а сейнеры пойдут на изыскания в районы ближайших бухт.

И. А. Гольдберг, начальник экспедиции

Камчатская правда, 14 ноября 1936 г.

Как мы вели лов

(из беседы с капитаном М. В. Косьминым)

...Кошельковый невод имеет длину 500 и ширину 40—50 м. На выборку его после замета в море требуется всего 15—20 минут. Лучшее время для лова — ночь (рыба светиться фосфорическим светом). Самое важное для успешного облова косяка — это точно определить направление его движения, ибо если окружать косяк с «хвоста», то рыба ускользнет.

...Сейнер «Авача» вышел на промысел с опозданием в четыре с половиной месяца... В бухтах Южной Глубокой и Сомнения наш сейнер и все остальные суда экспедиции проводили основной лов. Сильно отражались на успешности промысла резкое похолодание, наступившее в октябре, неблагоприятная погода. От смерзшихся сетей леденели пальцы, но команда не бросала работу, у всех было одно стремление — выполнить план, доказать, что советские рыбаки могут успешно работать на сейнерах. И вот, никогда не ловившие рыбу кошельковыми неводами, наши ловцы, набранные из грузчиков, рядовых рабочих, столяров — за пятнадцать заматов с сейнера «Авача» взяли 3 536 ц. Немного меньше выловили остальные суда. Эти успехи говорят о том, что ловцы сумели в короткое время освоить сложную технику, и теперь с помощью наших инструкторов тт. Эстафиади и Грубишича сами будут готовить новые невода и дрефтерные сети для лова в будущем году. В числе этих рыбаков имеются такие прекрасные ударники, как матросы Поляков, Рохлецов, Баталов, Паршин, ученик механика Гончаров, помощник механика Мосунов и другие...

Камчатская правда, 14 ноября 1936 г.

Я стал рыбаком активного лова

Еще сравнительно недавно я не был рыбаком. Но когда представилась возможность поступить на сейнер «Авача», я с радостью воспользовался ею. Меня увлекала перспектива плавать по морю, разыскивать стаи рыб, стать матросом, а впоследствии — неводчиком. Заинтересовал и новый способ лова кошельковым неводом, впервые вводимый на Камчатке.

12 марта — в первый день моей работы на подготовке к активному лову — я приступил к пошивке селедочного кошелькового невода. Инструктор товарищ Грубишич постоянно был с нами в сетевязальном цехе, и при его помощи мы подготовили хорошие снасти к приходу сейнеров.

Как выметывать невод, как его выбирать, нас учили в Моржовой бухте. Живо вспоминаю, как я стоял первый раз на корме сейнера, учился быстрыми движениями рук, без ошибок, выбрасывать в море первый порядок невода — дальше он развевался от хода судна.

«Авача» вышел на лов из Петропавловска 14 сентября. В Усть-Камчатске мы не встретили промысловых косяков сельди, и первые дни ловили треску. Когда подошли к Олюторке, то на горах лежал снег, начинались порядочные заморозки.

Работали мы по ночам. В поисках косяков рыбы заходили в море, держали наготове невод. Мокрые полотнища смерзались, но мы перебирали невод длиною в 360 метров по три — четыре раза в ночь, чтобы его в любую минуту можно было забросить в море.

В первые заметы мы брали небольшие уловы — по 100—150 ц за одно притопление. Хотя на лов мы вышли на четыре с половиной месяца позже, чем предполагалось по плану, наш сейнер выловил 3 536 ц рыбы и выполнил свой план.

Сейчас я остаюсь зимовать на сейнере. К путине будущего года нам надо подготовить два селедочных кошельковых невода и один лососевый, так что работы будет достаточно. Кроме того, мы в ближайшее время должны выйти на разведки вблизи Петропавловска. Моя мечта — стать неводчиком. Старшие товарищи — специалисты кошелькового лова товарищи Грубишич и Эстафияди мне помогут в этом.

Поляков, матрос сейнера «Авача»

Камчатская правда, 15 ноября 1936 г.

История начиналась так...

...В скором времени экспедиция обнаружила плотные косяки сельди. Но опять сказался малый опыт работы при новом методе промысла. Несмотря на многочисленные заметы на «пятно» — днем и «фосфор» — ночью, на борт поднималось небольшое количество рыбы. Много было пустых заметов, сделанных на отраженные облака: сельдь уходила из невода вследствие медленной подвижности рыбаков. Но промысел увлек моряков. Анализировались причины неудач, учитывались ошибки. Более опытные подсказывали новичкам, как лучше выполнить ту или иную операцию.

В октябре температура воды резко понизилась, и сельдь стала передвигаться медленнее. Первые заметы показали, что обнаружен богатый район. Длина сельди составляла 43 сантиметра, а вес — до 600 граммов. Обилие рыбы, появившийся навык, а главное — самоотверженность моряков, не отступающих перед любыми трудностями, позволили работать более слаженно. Вот что вспоминает Иосиф Никандрович Рохлецов, работавший в то время матросом на сейнере «Авача».

...К ночи море взбурлилось. Подул холодный норд-ост. Экипаж судна приступил к выборке невода.

— А ну взяли!.. Еще раз! — выкрикивал неводчик Илья Евстафияди. Рыбаки метр за метром вытаскивали на палубу невод. Волны с грохотом разбивались о борт судна, и брызги холодной воды хлестали моряков. Из машинного отделения доносился звук работающего двигателя. Но неожиданно он остановился, словно захлебнулся. Случилось самое непредвиденное: на винт намотался невод. Тем временем «Авачу» стало разворачивать лагом к волне. Встревоженные рыбаки сгруппировались на палубе. Требовалось что-то предпринять, иначе гибель, но что? Этот вопрос терзал всех. Не мог на него ответить и капитан Косьмин. Обстановка требовала решительных действий, но каких?

К капитану подскочил Илья Евстафияди:

— Михаил Валентинович, разрешите мне попытаться очистить винт, — в его голосе прозвучала такая настойчивость, что Косьмин не мог не согласиться. Да другого выхода и не было. А ветер все крепчал. Океан будто смеялся над рыбаками, попавшими в беду. Сейнер беспомощно кренился то на левый, то на правый борт.

Илья Евстафияди обвязался концом веревки, взял нож и полез за борт. Ледяная вода сковала мускулы, перехватила дыхание. Напрягая до предела нервы, неводчик Евстафияди погрузился в воду. Пять... десять... пятнадцать секунд. Онемелые руки нашли винт... Еще усилие. Еще... Вдохнув воздуха, неводчик вновь скрылся под водой. Все моряки с тревогой наблюдали за своим товарищем, который на их глазах совершал поистине героическое дело. А когда Евстафияди ступил на палубу и ожил главный двигатель, капитан крепко обнял отважного рыбака.

— Спасибо, Ильюша, от имени всех живых спасибо!..

Сейнер «Авача» продолжал промысел. Серебристый поток сельди устремился в трюм. Экипажи судов стали доставлять рыбу на базу ежедневно. Уловы с каждым днем увеличивались и доходили до 350—400 центнеров сельди. Самым уловистым оказался октябрь. За 28 дней моряки добыли в океане 3 600 центнеров. Ровно столько же не хватало до выполнения плана в целом по области. Поэтому эта цифра венчала собой победу, достигнутую тружениками всей Камчатки.

В день 7 ноября 1936 года, когда отмечалась 19-я годовщина Великого Октября, у горожан был двойной праздник. Они радостно встретили победителей океана, зачинателей нового вида промысла. Сиренами и гудками встречали моряков прибывшие в распоряжение базы новые суда.

Первый успех экспедиции подтвердил целесообразность и необходимость всемерно развивать активный промысел...

Анода П. И., Скорлыгин С. Н. От Магадана до Америки. —

Петропавловск-Камчатский, 1966. — С. 14—15.

Из беседы с А. С. Грубишичем, инструктором сейнерного и дрейфтерного лова

Мне как инструктору... имеющему многолетний опыт работы на рыбных промыслах Северной Америки, радостно отмечать, как рыбаки Камчатки осваивают технику нового для них активного лова.

Мне вспоминается недоумение ловцов, впервые увидевших кошельковый невод. «Как же он будет брать рыбу в открытом море?» — спрашивали ловцы... К путине 1936 г. было подготовлено силами ловцов 86 лососевых сетей и два селедочных кошельковых невода.

5 октября на расстоянии 9 миль от берега обнаружили большие косяки сельди. В 11 часов ночи при ветре в четыре балла выметали невод и за один замет поймали 1 500 ц сельди. Но из этого большого улова удалось взять лишь 400 ц. Помешала сильная зыбь. К тому же под влиянием зыби и от большой нагрузки лопнул неводной фартук, и остальную рыбу мы упустили. Второй, третий и четвертый заметы дали, соответственно, 500, 600 и 416 ц.

Затем в поисках рыбы мы передвинулись дальше и вблизи бухты Южной Глубокой потеряли полневода, оборвав его на рифе.

В конечном счете, план вылова, несмотря на все неудачи, был выполнен за пятнадцать дней.

На 1937 г. план 3 500 ц на каждый лососевый кошельковый невод и 4 000 ц на каждый селедочный невод. Можно взять 8 000—10 000 ц на каждый невод, если выгружать не вручную, а конвейером. При этом условии сейнер может выполнить план в течение трех месяцев. Лучшим сезоном для лова сельди я считаю август — сентябрь для Жупановского района и с 15 сентября до 15 октября для Олюторского...

Камчатская правда, 20 марта 1937 г.

Приказ по АКО № 497 от 22 июля 1937 г.

Игнорирование лова камчатской сельди, а порой прямая борьба с ним составляла один из приемов разрушительной работы разоблаченных японо-троцкистских вредителей, направленной на срыв социалистического освоения Камчатки, на срыв социалистического развития ее производительных сил.

Именно этим объясняется не только отсутствие плановых заданий лова сельди многим комбинатам, где имеется регулярный и сильный ход ее, но и прямое запрещение лова, отбирание селедочных ловушек. Например, Митогинскому комбинату не только не давали плана лова сельди, но когда комбинат по собственной инициативе изготовил себе из старья две ловушки, вредитель Торопов (репрессированный бывший заместитель начальника АКО. — С. Г.) потребовал передать их другому комбинату. Такие же случаи имелись и на других комбинатах...

Под большим нажимом политотдела комбината (Анапкинское. — С. Г.), последнему на 1937 г. было дано задание выловить 3 тыс. ц сельди. В течение 5—7 дней в б. Анапка одним 300-метровым неводом с одним кунгасом комбинат выловил 10 000 ц. Бухта Анапка, безусловно, является новым важнейшим селедочным районом Камчатки. Припертый к стене вредитель Торопов, побывавший во время хода сельди в этой бухте, цинично заявил, что ход сельди таких размеров, что он «ходил по берегу по колено в селедочной икре» и что «в бухте Анапка можно взять в путину 100—150 тыс. ц сельди», что «груды сельди валяются на берегу, будучи выброшенными волнами».

Несмотря на противодействие вредителей, благодаря самоотверженной борьбе партийных и непартийных большевиков комбинатов освоение камчатской сельди систематически росло. На 5.07 текущего года выловлено сельди 113 100 ц против 88 000 в прошлом году. Комбинаты западного побережья на 15.07 в 2,5 раза перевыполнили годовой план вылова сельди...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 63, л. 29—30.

Приказ № 30 по АКО 4 января 1938 г.

Враги народа — японо-троцкистские шпионы и вредители, долгое время сидевшие у руководства рыбной промышленности АКО, умышленно задерживали развитие активного лова, несмотря на его огромные перспективы.

Созданная в 1936 г. БАОЛ не внесла в дело освоения глубинного лова сколько-нибудь серьезных улучшений. Имея опыт работы в 1936 г., БАОЛ провалил план путины 1937 г. Уловлено БАОЛом всего 9 300 ц, что составляет 58 % его годового плана.

При ознакомлении с материалами, характеризующими деятельность БАОЛ, установлено:

1. Договора с рыбокомбинатами на прием улова от судов БАОЛа заключены не были, в связи с чем комбинаты оказались неподготовленными к приему рыбы, как в части рабочей силы, так и в отношении соли и тары. Это обстоятельство усугубляется тем, что директор БАОЛ Макштас, будучи с 21 ноября по 15 апреля 1937 г. исполняющим должность начальника Рыбного управления АКО, имел все возможности обеспечить полную подготовку комбинатов к приему рыбы от БАОЛ, в частности, обеспечить строительство рыбных пристаней в Олюторском комбинате с тем, чтобы суда БАОЛ не простаивали под разгрузкой по 24 и более часов.

2. Директор БАОЛ Макштас, имея в наличии три промысловых разведчика, отказался от использования их на поисковых работах, в связи с чем два разведчика были переданы на все время путины другим организациям.

3. При разреженном ходе сельди игнорировался лов дрифтерными сетями, что не дало возможности в достаточной мере определить подходы сельди и направление миграции ее.

4. Несмотря на прямые указания об организации лова в запорах, директором БАОЛ это мероприятие игнорировалось, также не применялись мешки ваку при транспортировке уловов.

5. Поделка орудий лова была поручена завербованному бандой Адамовича некоему Грубишичу и техноруку Дегтяреву; в результате их работы лампы поделаны не были, а невода пошиты вредительски, из-за чего сельдь пробивалась, а рыбаки БАОЛ во время самой путины вынуждены были проводить доделку неводов.

6. Приказ НКПП т. Микояна (№ 200 от 4 февраля 1937 г.) о производстве подготовительных работ по строительству базы активного лова директором Макштасом до конца выполнен не был, в результате чего БАОЛ к концу второго года своей работы не имеет постоянного места для стоянки, ремонта судов, а также береговых работ...

8. Вопросами подбора кадров ведал только один директор, без какого бы то ни было контроля со стороны руководства АКО. В результате этого дело эксплуатации судов было вручено недостаточно проверенным, малоквалифицированным штурманам. Технорук лова Дегтярев... во время путины систематически пьянствовал вместо большевистской работы по выполнению плана. Капитан флота БАОЛ Миرون, временно использовавшийся на должности капитана сейнера «Виллой», допустил за время путины в Олюторском заливе четыре аварии сейнера, выведя из строя на 12 простойных суток.

9. Имея образцы подлинной стахановской работы (неводчики Ефстафиади, Пинчук и ряд других товарищей), опыт и знания лучших людей БАОЛ не передавались основной массе ловцов.

На основании всего вышеизложенного приказываю:

1. Объявить директору Макштасу строгий выговор с предупреждением о привлечении его к судебной ответственности, если он не добьется в ближайшее же время улучшения работы БАОЛ.

2. За систематическое пьянство, а также за безобразное техническое руководство ловом технорук Дегтярев заслуживает снятия с работы, но, учитывая его обещание

об оправдании себя на работе, вынести ему строгий выговор с предупреждением и перевести его на должность техника добычи.

3. Капитану Миронову... объявить строгий выговор с предупреждением с занесением в послужной список.

4. В порядке выполнения приказа НКПП от 4 февраля 1937 г. № 200 закончить изыскательские работы по береговой базе БАОЛ. Проведение этой работы возложить на Отдел капитального строительства АКО.

5. Начальнику Планово-экономического отдела АКО т. Зайцевскому... включить в титульный список на 1938 г. строительство береговой базы БАОЛ со следующими объектами: пристань, сетепшивочная мастерская, механическая мастерская, электростанция, два жилых барака, контора, столовая, баня, пекарня, материальный склад. Все строительство по БАОЛ включить в план работ Стройтехконторы...

8. В соответствии с приказом наркома передать БАОЛ траулеры «Буревестник», «Восток», «Дальневосточник». Последний — по окончании ледокольной компании.

9. Директору БАОЛ по получении траулеров приступить к работе по ремонту, оснастке, заключив договор с судоремонтным заводом. Обеспечить траулеры трапмейстерами и помощниками. Сроком окончания ремонтных работ установить 15 февраля 1938 г.

Врид. начальника АКО, начальник политсектора *Притыко*
ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 80, л. 110—111.

Первыми ловили с борта (воспоминания И. Н. Рохлецова)

...Зимой 1936 г. на дверях конторы АКО... увидел объявление, где прочитал, что набираются желающие стать матросами на рыбацких судах. Объявление несколько озадачило. Ранее мне не доводилось видеть, как ловят рыбу с кораблей. И, понятно, я даже представить себе этого не мог.

Я как раз работал грузчиком в порту. Но зимой пароходы не приходили. И делать было нечего. И я решил. Не мешкая, я явился к П. М. Макштасу, который был и за директора, и за начальника отдела кадров, и за бухгалтера только что организованной при АКО Базы активного лова. Договорились мы быстро. На чистом листе бумаги под номером один Макштас написал мою фамилию. Скоро набралось человек пятнадцать.

Чуть выше конторы поставили брезентовую палатку, засыпали с боков снегом, чтобы ветер не полыхал ее, как тряпку, из железной бочки соорудили печку, наставили вокруг деревянных топчанов. Так выглядело общежитие первых рыбаков.

Затем началась работа. Вернее, учеба, поскольку никому из нас раньше не приходилось вязать сети. Учил нас Грубишь — американец по национальности. И хоть плохо он говорил по-русски, дело свое знал. Так что мы быстро освоили мудреную профессию сетевязов. С его помощью шили и кошелек...

Я ушел на «Аваче». Команда состояла из двенадцати человек. Ребята подобрались молодые, крепкие. Но только один Ефстафияди раньше плавал на рыбацких судах, умел обращаться с кошельком. Он был у нас самым главным. Его распоряжения выполнял и капитан Михаил Валентинович Космин.

После двух пробных заметов сразу же за воротами Авачинской бухты, которые не принесли ничего, кроме разочарований, потому что поймали десятка два сельдинок, суда пошли на север, в Олюторский залив. Пока шли, Ефстафияди вновь и вновь объяснял каждому в отдельности задачу на рабочем месте. «Главное, — говорил он, — добиться четкости и быстроты». Это стало ясно только потом. А пока...

Два дня бегали по Олюторскому заливу в поисках порядочного косяка сельди. Пробовали ориентироваться днем на пятно — ошибались. Ориентировались по чайкам. Но и они не оправдывали ожидания. Наш неводчик решил попробовать сделать замет ночью. Сельдь в это время хорошо видна из-за яркой флуоресценции.

Хорошо помню первый ночной замет. «Авача» вошла тогда в середину яркого пятна. Длинный гудок известил, что пора отдавать невод. И тут же в море полетела шлюпочка с боцманом Нижниковым и Сосновским. А через несколько минут после завершения циркуляции мы уже выбирали невод и, конечно, вручную. Только на следующий год приспособили рол. Поэтому занималась этим вся команда, включая и Макштаса, который ходил с нами в первый рейс.

Сельди попало очень много. Мы торжествовали. До сих пор мало кто верил в подобное. А если и верил, то уж никак не думал, что рыбу придется выпускать обратно в море: трюм не вмещал всего улова. Первый богатый улов убедил нас: можно добывать рыбу с кораблей.

В тот год мы вернулись в порт к октябрьским дням. Город встречал нас как героев. Экипажи двух сейнеров добыли 3 600 центнеров сельди. Этого количества как раз не хватало до годового плана всей области.

Однако победа не очень радовала нас. Мы знали, что предстоит дальнейшее увеличение флота, понимали, что придется ловить не только сельдь, но и другие породы, добывать которые кошельком, теперь освоенным нами, просто невозможно. Нужны были другие виды промыслового вооружения.

В марте 1937 г. меня, Баталова, Полякова, Ненашева, Николаенко Макштас послал во Владивосток. Там, на Первой речке, мы вязали из смоляной нитки крылья, скверы, нижние пластыя, куток и прочие составные части трала. В этом же году трал был испытан Алешкиным на рыболовном траулере «Буревестник». Судно ловило камбалу на знаменитой в свое время Явинской банке. И неплохо. Даже удачно. Затем тралами стали ловить и другие суда.

А вот с дрейфтерными сетями не повезло. Сделаны они были просто. Верхняя подбора несла болберы, нижняя — грузила. Вот и все. И всякий раз, когда мы выбирали сеть (а ловили лосось, сельдяные шить не могли — мелкая уж очень ячея), они оказывались скрученными. И рыбы не было.

Мы понимали, что сети неправильно вооружены, но придумать что-либо не могли. Да, откровенно говоря, и не было надобности. Комбинаты и сами добывали лосося достаточно много. И потому дрейфтерные сети забросили. Только спустя несколько лет о них вспомнили. Как раз появились СРТ. Этим судам пришлось их осваивать. И ушло на это не очень много времени. Тогда вот мы, старики, поняли, почему наши сети не были уловистыми. Оказалось, что нужно было немного — вожак — трос, который служит и грузом, с помощью которого выбирается порядок...

За высокие уловы, 24 сентября 1967 г.

Приказ по АКО № 301-а от 5 ноября 1938 г.

1. Базу активного опытного лова (БАОЛ) переименовать в «Управление активного морского рыболовства АКО (Морлов)».

2. Т. Айунц Р. М. освободить от обязанностей технического директора и временно исполняющего дела директора БАОЛ в связи с переходом его на другую работу. Прием-сдачу базы закончить к 20 ноября...

3. Директором и главным инженером Управления активного морского рыболовства назначить т. Ульянова Н. И...

5. Для обслуживания флота Морлова в навигацию 1939 г. морозилкой поставить вопрос в Наркомате о выделении Морлову одного рефрижератора.

6. Т. Ульянову Н. И. предлагаю выбрать место для базы флота Морлова, и свои соображения по этому вопросу представить мне на утверждение.

7. Выделить управлению Морлова одну грузовую машину из первой полученной партии.

Заместитель начальника АКО *Власкин*

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 91, л. 43.

Команда траулера «Буревестник» не обеспечена зимней одеждой

...Перед выходом в море руководители БАОЛ не снабдили команду теплой одеждой. На всю команду было выдано только несколько пар резиновых сапог и поношенных ватных брюк. Когда мы обратились в БАОЛ, что при таком количестве одежды выходить на зимний лов невозможно, дайте хотя бы нам еще ватные тужурки, нам ответили: «По нашей договоренности вы получите ватные тужурки в Озерновском рыбокомбинате». В Озерновском рыбокомбинате ватных тужурок не оказалось. Так нам в первом зимнем промысловом рейсе пришлось работать в резиновых сапогах, в летних ботинках, без рукавиц и перчаток. Недавно мы получили на шестнадцать человек палубной команды четыре пары катанок. На самом деле можно было получить их больше, если бы врид. директора БАОЛ т. Ульянов не роздал бы их своим приближенным. Плохо также обстоит дело у нас с постельными принадлежностями. На сорок человек команды нет ни одного полного комплекта белья...

Штурман

Камчатская правда, 30 декабря 1938 г.

Цех стал стахановским

Рыбаки сетепопшивочного цеха Морлова (база Моховая) с честью выполнил взятые на себя обязательства к XVIII съезду партии. После заключения договора с флотом, нами изготовлено к весенней путине три кошельковых невода, вполне готовых к эксплуатации. Сейчас ремонтируем еще два кошельковых невода. 2 февраля закончили пошивку тралов из смоляной нитки для лова камбалы. Ударным порядком шьются лососевые сети. Не отрываясь от основного производства, рыбаки получили на руки льняные нитки, из которых в нерабочее время шьют сети. К 15 февраля будет связано тридцать сетей.

Весь цех работает по-стахановски. Рыбаки тт. Толстун, Рохлецов, Юдков, Кузнецов, Елизаров, Раздолгин, Закревский и другие систематически выполняют планы на 168,5 %.

На выязке тралов в особенности отличаются стахановская бригада т. Алешкина, досрочно закончившая выполнение производственного задания. Шлюпочные матера Е. Д. Константинов и В. Д. Константинов сделали три шлюпки для разведчиков. Ими взято обязательство к 1 апреля изготовить еще пять шлюпок для сейнеров и дрейфтеров.

Коллектив пошивочного цеха твердо уверен, что он выйдет на первое место в соревновании с флотом Морлова.

*Г. М. Дегтярев, техник добычи рыбы,
Тропин, матер пошивочного цеха,
Пинчук, бригадир*

Камчатская правда, 8 февраля 1939 г.

Приказ по АКО № 198 от 27 апреля 1939 г.

Учитывая широкие перспективы развития Морлова на Камчатке и неотлагательное строительство базы Морлова в составе: слипа, механической мастерской, сетевязальной, траловой мастерских, складских сооружений, лабазов, консервационных мастерских и пр., а также в связи с тем, что отпадает необходимость базы Моховая как приемно-обрабатывающей, в связи с постройкой холодильника на Камчатке, приказываю:

1. Передать базу Моховая Морлову со всем промфинпланом, территорией и промышленно-хозяйственными объектами и средствами.

2. Сохранить значение приемочной базы скупа рыбы от колхозников, а также ее обработки.

3. До 10 мая т. Ковалеву передать, а т. Айунц принять базу Моховая, составив приемо-сдаточный акт. Для этого создать комиссию в составе тт. Ковалева, Айунц, Сазыкина.

4. Всякое строительство на территории Моховой производить строго по плану, с постепенным выносом жилых сооружений из промышленной территории, исходя из перспективного развития Морлова.

5. Для осуществления пункта 4 данного приказа составить топографическую съемку территории базы Моховая, и Морлову начать строительство базы.

6. Утвержденные на 1938/39 хозяйственный год промфинпланы по Морлову и базе Моховая считать единым планом Морлова...

Вся хозяйственная деятельность базы Моховой проходит под непосредственным руководством директора Морлова, и последний отчетывается за деятельность Морлова и базы Моховой перед руководством АКО.

Весь руководящий состав Морлова и базы Моховой остаются на своих местах, и руководство базой Моховой осуществляет директор т. Ковалев, который за свою работу несет ответственность перед директором Морлова и отчетывается за свою деятельность перед последним.

Заместитель начальника АКО *Юдин*

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 95, л. 253.

Начальнику АКО от Жураховского П. Г. Заявление

Работаю я в Морлове АКО с 28 апреля 1937 г. на должности капитана на разведчике «Нептун», затем был переведен на сейнер «Виллой», с 18 октября 1938 г. был переведен на сейнер «Авача» ввиду полного развала труддисциплины команды на этом сейнере. После моего прихода на сейнер «Авача» труддисциплина была поднята на должную высоту, работа была налажена и протекала нормально до последних дней. Ремонт сейнера в зимний период, снабжение его навигационным и техническим инвентарем мною было обеспечено полностью, был подобран и укомплектован мною экипаж сейнера. Снабжен полностью орудиями лова. По окончании ремонта сейнер полностью готов к выходу в море на лов.

С 24.03 я был направлен на окончание курсов штурманов малого плавания с возложением на меня ответственности за окончание ремонта. По окончании, 7 апреля я был уволен с работы безо всяких на это причин. Несмотря на то, что окончить курсы для меня было очень трудно, так как я попал на них уже на самый конец, все же я с честью выполнил возложенные на меня задачи учебы и сдал экзамен по всем предметам на «отлично» и только один на «хорошо». Несмотря на успешное окончание курсов, директором Морлова я был принят недружелюбно. Благодаря вашего вмешательства я был восстановлен на работу и очень возмущен тем, что Айунц не поставил меня на прежнее место — сейнер «Авача», несмотря и на то, что я получил права выше, чем у меня были.

Наоборот, поставил на гораздо низшую должность на разведчик «Нептун», хотя, казалось, что я должен быть поставлен на более ответственную работу, согласно полученных мною знаний и прав. Несмотря и на то, что есть работники, не имеющие прав на занимаемую должность. Как, например, капитан «Виллой» 100-тонник, работники траулеров: старший помощник капитана «Дальневосточник» — 100-тонник и много других.

Ввиду вышеизложенного прошу Вашего вмешательства и о восстановлении меня на мое прежнее место работы или на другой сейнер. И дать мне возможность нормально работать и расти на пользу нашей родины. Я являюсь призывником 1917 г. в РККА и хочу прийти на призыв с хорошими показателями по работе...

31 мая 1939 г.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 96, л. 87.

Начальнику АКО от бывшего капитана сейнера № 1 Перинго И. Ф.

Работаю я в Морлове с 1936 г. капитаном. 15 января 1939 г. меня послали без отрыва... на курсы. 9 мая начала работать квалификационная комиссия. 8 мая директор Морлова меня отозвал от курсов и приказал приступить к работе... иначе будете уволены.

В это время пришел капитан, который приехал с отпуска, и я предложил директору, чтобы этот капитан принял вместо меня судно, директор согласился... Зачет я сдал и 25 мая явился в Морлов... Директор заявил, что я пойду на меньшее судно... Меня назначили капитаном на сейнер «Авача», причем капитана Жураховского отозвали в резерв... Прошу восстановить...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 96, л. 89.

Приказ начальника АКО № 256 от 2 июня 1939 г.

Вопреки существующего положения и неоднократных указаний, запрещающих принимать, увольнять, перемещать, а также налагать взыскания на работников, кои проходят по номенклатуре треста АКО, без санкции Управляющего трестом, врид. директора Морлова тов. Айунц продолжает это положение нарушать.

Приказываю:

1. Капитана Жураховского П. Г. вернуть на работу на прежнее место на сейнер «Авача».

2. Капитана Перинго И. Ф. вернуть на прежнее место на сейнер № 1.

3. Снять взыскание, наложенное на тов. Перинго И. Ф. приказом Морлова за № 78 от 21.04.1939 г. 4. В последний раз предупреждаю врид. директора Морлова Айунца, что в случае повторения подобных действий буду налагать строгие меры... а если будет установлено, что работники имели вынужденный прогул по вышеуказанным причинам, все расходы будут отнесены за счет конкретного виновника.

Емельянов

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 96, л. 86.

Докладная записка Камчатскому областному комитету ВКП(б)

В 1936 г. по личной инициативе бывшего наркома пищевой промышленности т. А. И. Микояна была создана организация БАОЛ (База активного опытного лова) из четырех судов — двух сейнеров и двух дрейфтеров, призванная положить начало активному морскому промыслу рыбы на Камчатке.

В первые месяцы своей работы, не имея никакого опыта, не имея промысловых карт, с необученными еще кадрами, БАОЛ получил отличные результаты на промысле высококачественной нагульной сельди в Олюторском заливе в октябре месяце, то есть, в период года, когда ни одного центнера сельди на Камчатке не вылавливалось.

В 1938 г. БАОЛ был реорганизован в хозрасчетное предприятие — Управление морского рыболовства (Морлов) при тресте АКО. Нужно отметить, что в последующие после 1936 г. БАОЛ, а впоследствии Морлов, ни в одном году по 1939 г. включительно, не был использован на протяжении всего навигационного периода по своему прямому назначению. Его флот или простаивал на приколе без горючего, или использовался не по прямому назначению — на грузоперевозках, отсюда промысел рыбы носил эпизодический характер. Тем не менее, полученные в результате его работы данные, а также данные работы научно-промысловых судов ВНИРО и бывшего Камчатского отделения ТИНРО неопровержимо свидетельствуют о богатейшей сырьевой базе по сельди и донным рыбам в водах Камчатки, промысел которых может производиться судами Морлова по сельди с мая по октябрь месяц включительно, а по камбале — круглогодично.

Техническая база Морлова. 1. Суда. Флот Морлова состоит из 14 единиц с общей мощностью только главных судовых двигателей свыше 5 000 л. с. и имеет в своем составе: 1. Рыболовные траулеры «Гага», «Топорок», «Буревестник», «Дальневосточник», «Восток»; 2. Сейнеры «Виллой», «Авача», № 1, № 2; 3. Дрейфтеры «Удар-

ник», «Стахановец»; 4. Рыбные разведчики «Нептун», «Юпитер», «Сатурн». Кроме того, весной 1940 г. в состав флота Морлова из Владивостока переходит рыболовный траулер «Палтус».

2. База берегового обслуживания. По приказу по тресту АКО последняя создается на Моховой в Петропавловске. Призвана обслуживать суда снабжением, водой, льдом, ремонтом (кроме докового и капитального), промснаряжением, там же мыслится проведение жилого и бытового строительства. В настоящее время на этой базе числится всего два дома и строится лабаз-склад для сетематериалов и готовых орудий лова, рабочие живут в палатках, материалы хранятся в палатках, временные мастерские по изготовлению орудий лова также находятся в палатках.

Строительство базы Моховая треста Морловом, индивидуальными застройщиками ведется на территории Моховой хаотично, без единого разработанного и утвержденного генерального плана и уже в данное время требует коренной реорганизации, хотя бы в интересах самой элементарной промысловой санитарии.

База берегового обслуживания является самым ответственным звеном в деле обеспечения нормальной работы всего флота, вот почему на этот участок должно быть обращено самое серьезное внимание. Между тем, запланированное на 1940 г. строительство базы по Морлову в объеме до 1 млн руб. до сего времени в Тресте утверждения не получило, и средств на строительство не отпущено.

Техническое состояние флота Морлова. Переданы в 1938 г. три траулера от АКОфлота Морлову: «Восток», «Дальневосточник» и «Буревестник» для использования их по прямому назначению — на лове рыбы. Работая почти со времени постройки на грузоперевозках, эти тральщики, во-первых, не имели должного ремонта в течение ряда лет, во-вторых, для сохранения их промыслового оборудования не принималось никаких мер со стороны АКОфлота, а наоборот, все промысловое оборудование и вооружение размещалось и растаскивалось, в результате чего оно за время работы тральщиков на транспортных работах в АКОфлоте в большинстве было разрушено и растеряно.

При приеме от АКОфлота рыболовного траулера «Дальневосточник» оказалось, что палубное промысловое оборудование полностью отсутствует (разрезан барабан высокого давления; отсутствует рыбодробилка и паровая машина к ней; разрушены трубопроводы и вся арматура и приборы). Установка для вытопки жира снята, и неизвестно, где она находится.

Корпус судна требует докового ремонта, механизмы — капитального. Траулеры «Буревестник» и «Восток» оказались почти в таком же состоянии. Для приведения траулеров в должное техническое состояние требуются большие средства, и выражаются в следующих суммах по отдельным судам:

«Дальневосточник». Доковый ремонт корпусов — 295 тыс. руб., электрооборудование — 36 тыс. руб., восстановление промыслового оборудования — 135 тыс. руб., восстановление утильзавода и жироварки — 200 тыс. руб. Всего 666 тыс. руб. Кроме того, летом 1939 г. произведен капитальный ремонт механизмов на сумму 437 тыс. руб.

«Восток». Доково-восстановительный ремонт корпуса — 394 тыс. руб., капитальный ремонт механизмов — 225 тыс. руб., ремонт палубной части — 100 тыс. руб., восстановление промыслового оборудования и вооружения — 250 тыс. руб.

Всего 969 тыс. руб. Траулер «Восток» докового и капитального ремонта не имел со дня постройки в 1931 г. В настоящее время инспекцией Регистра СССР категорически запрещено траулеру «Восток» в праве на плавание. Не считая разрушения промыслового оборудования и вооружения, на траулере «Восток» АКОфлотом снята часть машинного оборудования. Так, например, снят электрогенератор, 18 кВт, и паровая машина к нему, который имеет назначение обслуживание утильзавода. Указанный генератор установлен на пароходе «Эскимос».

Траулер «Буревестник». Для восстановления траулера «Буревестник» требуется сумма 735 тыс. руб. Дефектные ведомости и сметы на ремонт этих трех судов сданы в управление треста АКО с целью получения средств.

В конце 1939 г. в Морлов пришли два траулера: «Топорок» и «Гага», переданные по приказу НКРП для лова рыбы. Нарком приказал Главвостокрыбе передать суда Морлову АКО отремонтированными и полностью вооруженными, но в действительности оказалось, что пришедшие из Владивостока суда являются непригодными для эксплуатации без докового и капитального ремонта. Владивостокским управлением Регистра траулерам дано право только исключительно на переход для ремонта в Петропавловск. Управление Главвостокрыбы, по существу, избавилось от негодных для эксплуатации судов и даже потребных средств на ремонт этих судов не выделило. Потребная сумма для ремонта этих судов выражается: «Топорок» — 704 тыс. руб., «Гага» — 905 тыс. руб. В настоящее время Морловым приняты меры для того, чтобы три траулера «Топорок», «Гага» и «Буревестник» вышли на лов рыбы 1 марта 1940 г., для чего ремонтируются собственными силами с целью их возможной эксплуатации до осени, так как осенью по плану траулеры должны встать в док для ремонта.

Деревянные суда. Согласно распоряжения Союзнаркомрыбпрома, судовой верфь обязана наряду с ремонтом стальных судов, ставить одновременно в док деревянные суда Морлова. Судовой верфью был принят заказ для постановки в док двух судов — сейнера «Авача», дрейфтера «Стахановец» вместе с пароходом «Искра», для чего суда были поставлены по указанию верфи к доку. Сейчас верфь отказывается от выполнения своего заказа. Остальным судам Морлов производит ремонт собственными силами с расчетом, чтобы они были готовы к началу навигации 1940 г. Весьма узким местом Морлова является отсутствие механических мастерских. Судовой верфь не принимает заказы на мелкие работы междурейсового ремонта, и мехмастерская АКО также не принимает от Морлова заказов. Несмотря на целый ряд доводов о необходимости в обслуживании наряду с комбинатами судов Морлова мехмастерскими АКО, управление треста не приняло для этого никаких мер.

При всей запущенности пришедших в Морлов траулеров, нужно прямо заявить, что Морлов располагает большим флотом, притом вполне современным флотом, а в отношении дрейфтеров, сейнеров и разведчиков — наиболее современным и отлично механизированным.

Этим флотом Морлов, по проведении надлежащего докового и восстановительного капитального ремонта в 1940 г. по траулерам, уже в 1941 г. в состоянии принять план и дать государству при условии круглогодичного периода цикла работы траулеров и полного использования навигационного периода деревянным флотом с мая по октябрь включительно — не менее 200 тыс. руб.

На 1940 г. Морлову утвержден план в 46 тыс. ц, из них: сельдь 19, камбала 22, лосось 4, прочие 1. Этот план является минимальным и предусматривает следующие периоды промысла и дислокацию флота в 1940 г. Сельдь, лосось и прочие (24 тыс. ц), добывают четыре сейнера и два дрейфтера с мая по сентябрь включительно (октябрь 1940 г. входит в план 1941 хозяйственного года) в районе Петропавловск — Жупаново — Усть-Камчатск со сдачей улова на Авачинский комбинат (база Моховая), Жупановский и Шубертовский комбинаты. Камбала (22 тыс. ц), добываемые траулерами с 1 марта по 1 июля в районе Озерной на Явинской банке, со сдачей улова с 1 марта по 10 апреля на береговые холодильники комбинатов им. Микояна и Озерновского и с 11 апреля по 1 июля на плавучий рефрижератор Востокрыбхолодфлота в соответствии с утвержденным Морлову управлением треста АКО графиком. На добычу камбалы на четыре месяца с марта по июль включительно выставляются три траулера: «Топорок», «Гага», «Буревестник». Навигационный период с 1 ноября по 1 мая для деревянных судов планируется как период зимней консервации и ремонтный. Для траулеров «Гага», «Топорок» и «Буревестник» после лова камбалы планируются, как временная мера, грузоперевозки до докового ремонта, который намечен на осень 1940 г. Остальным траулерам — «Восток», «Дальневосточник» — планируются на 1940 г. грузоперевозки и доковый ремонт. Причем «Дальневосточник» становится на весь период навигации как специальный снабженец по перевозке и снабжению судов Морлова углем Корфских копей.

Все траулеры по проведению в 1940 г. капитального восстановительного ремонта, восстановления разрушенных утилизационных и жироотпных установок и тралового промыслового вооружения должны в 1940 г. вступить в строй как полноценные промысловые суда с круглогодичным графиком промысловой работы.

Кадры Морлова. Активный лов рыбы в море построен и базируется на высокой технике, поэтому здесь, как нигде в рыбной промышленности, требуется большое количество разносторонних специалистов (судовые механики, радисты, тралмейстеры, начальники лова), как на самих судах, так и в аппарате Управления. Не будет преувеличением сказать, что насыщенность специалистами различной квалификации по всему личному составу составляет не менее 25 % — это очень высокий процент. В основном, эти нужные кадры в Морлове имеются, но еще не в достаточном количестве, и технический уровень не всех их на должной высоте.

Факт, что никто на Камчатке серьезно и систематически подготовкой специалистов командного состава — ведущих специалистов рыбной промышленности и флота не занимается. Нет специального учебного заведения. На Камчатке нужен морской рыбопромышленный техникум, который бы готовил специалистов — техников добычи, судовых механиков флота, консервных заводов и холодильной промышленности, администраторов-хозяйственников, технологов, радиотехников и др. Слушатели такого техникума должны пополняться из числа местных камчатских работников рыбной промышленности и флота.

Для повышения квалификации командного состава и рабочих при Морлове организованы с осени курсы штурманов малого плавания и механиков-дизелистов 3-го разряда, а также сеть курсов техминимума на траулерах для рядового состава флота. Но это есть полумера, в особенности в отношении обучения комсостава, так как таковое является неофициальным, работа их сопряжена с большими трудностями, и такие курсы обучающимся никаких прав не дают. Бичом работы является теку-

честь людей. В особенности эта текучесть характерна для рабочих, рядового состава флота, но задевает и специалистов.

Техническая база Морлова — флот — выросла в короткий период, отсюда и увеличился штат, его обслуживающий, и составляет в настоящее время 380 чел., включая аппарат управления. Между тем, жилой фонд Морлова отсутствует и едва обеспечивает на 10 %. Поэтому люди не идут в Морлов те, которые нужны и которые хотят продолжительное время работать в одном предприятии. Единственное, что может предложить Морлов поступающему работнику — это койку на судне. Поэтому, как правило, семейные не могут заключить договора и идут в другое предприятие. Характерный пример: вместе с принятым от Дальгосрыбтреста траулером «Топорок» в 1939 г. в Морлов пришел старший механик этого траулера т. Анкур, работающий на нем семь лет, просит дать ему хотя бы комнату, чтобы выписать из Владивостока свою семью, устроить ее и заключить с Морловом договор. Аналогичное положение с капитаном траулера «Топорок» т. Бучковским. У Морлова нет фонда жилплощади, нет возможности закрепить этих ценных работников.

Трест АКО, не выделив средств на строительство домов, в имеющейся в его распоряжении жилплощади отказывает, мотивируя сугубо формально свой отказ тем, что Морлов — хозрасчетное предприятие и должен выходить из положения своими силами и средствами. Способствует текучести рыбопромысловых кадров еще и антигосударственная практика, вошедшая в систему работы треста АКО — это переключение рыбопромысловых судов в путинное время с лова рыбы на грузоперевозки и перевозки пассажиров.

Несмотря на все трудности, кадры Морлова энергично готовятся выйти на промысел в 1940 г.: три траулера с 1 марта, а весь деревянный флот — с 1 мая. 1940 г. должен быть переломным в деле активизации промысла на Камчатке и перевода его на круглогодичный цикл работы. Начало активному промыслу на Камчатке было положено еще в 1928—1930 гг. На практике была доказана реальность и исключительно благоприятные перспективы его внедрения и развития, но в результате консерватизма, косности, не без доли участия врагов народа, это мероприятие было сорвано. В данное время перед всеми организациями Камчатки вновь поставлена задача внедрить и развить на Камчатке активный промысел рыбы. Нет никакого сомнения, что с помощью всех областных организаций коллектив Морлова легко справится с возложенной на него задачей.

Что необходимо для этого? 1. Категорически воспретить кому бы то ни было, раз и навсегда, срывать и ломать график работы судов, выставленных на промысел, на какие либо-другие работы. Мотивировка и постановка промысловых судов на грузоперевозки объясняется отсутствием тоннажа, неосновательна, неубедительна и не имеет под собой никакой почвы. Доказательством этому являются громадные простои без уважительной причины транспортных судов под грузовыми операциями на комбинатах и в самом порту в Петропавловске.

2. Форсировать строительство береговой базы обслуживания, для чего выделить Морлову запланированные средства на капитальное строительство и обеспечить стройматериалами. Рабочая сила имеется, часть строительных объектов [следует] возложить на АКОстрой. Обязать трест АКО утвердить единый генплан на Моховой.

3. Обязать директора судоремверфи т. Цехмистро форсировать выполнение заказов Морлова на детали механизмов, сданные на СРВ для обеспечения судов

к выходу в навигацию, а также обязать его выполнить приказ НКРП СССР в части докования судов к выходу в навигацию, а также обязать его выполнять приказ НКРП СССР в части докования деревянных судов Морлова, на что СРВ идет весьма неохотно.

4. Впредь до создания собственной ремонтной базы по мелкому ремонту, обязать техотдел Треста АКО принять все мелкие и неотложные заказы Морлова для судов по линии мехмастерских АКО, в чем до сего времени Морлову отказано по непонятным причинам.

5. Обязать трест АКО обеспечить траулеры к 1 марта, а дрейфтерный флот к 1 мая углем, жидким горючим и смазочными, а также ремонтными материалами — краской, олифой, снабжением, стальными торсами и прочими, необходимыми для форсирования ремонтных работ по флоту своими силами, в оставшийся февраль месяц.

6. Не допускать в текущем году и в дальнейшем негодной практики прошлых лет отказа и задержки приемки улова от судов Морлова рыбокомбинатами. Без четкой и своевременной приемки улова не может быть нормальной работы флота, также и надлежащего качества рыбы-сырца. Директоров... комбинатов и базы Морховая обязать выполнить спущенный и утвержденный им трестом АКО план заготовки льда для снабжения судов Морлова в объеме 5 500 куб. м (за исключением Шубертовского, взамен которого задание по заготовке льда дано Усть-Камчатскому рыбокомбинату).

7. Управление Морлова, насчитывающее в своем составе до 30 чел., помещается в старом холодильнике и грязном сарае. Необходимо просить областной комитет ВКП(б) к весне 1940 г. помочь освободить от имевшихся в доме № 2 по ул. Красинцев работников обкома, горкома и политотдела треста АКО. Этот дом на основании постановления облисполкома управлением треста АКО в ноябре 1939 г. передан Морлову под контору, как территориально расположенный к рыбному порту, но до сего времени Морлов его занять возможности не получил.

8. Оздоровить финансовое положение Морлова, который, имея до полутора милл. рублей дебиторов системы треста АКО и других, не может ежемесячно аккуратно в установленные сроки выплачивать рабочим и служащим зарплату, имеет одновременно кредиторов, хотя и на меньшую сумму, но из-за отсутствия средств у дебиторов не может погасить свою задолженность, платить пени, несвоевременно платить по заказам.

Перед коллективом Морлова поставлена почетная задача по внедрению на Камчатке активного промысла, как я уже указал. С помощью всех областных организаций Камчатки и, в первую очередь, партийных организаций, эта задача будет разрешена.

Нахабов,

2-го февраля 1940 г., г. Петропавловск-Камчатский

ЦДНИКО, ф. 1, оп 1, д. 430, л. 15—22.

Крах старой традиции

Испокон веков велось так: сельдь ловили темными ночами. Когда косяк сельди плывет по морю, то на его поверхности вспыхивают фосфорические огоньки. Рыбаки... сразу определяют, где рыба, размер косяка. Чем ночь темнее, тем лучше.

В темные ночи больше уловы. Луна мешала, отражаясь от поверхности воды. Рыбаки вообще не выходили на лов... Днем не ловили, считали, что невозможно.

Капитан сейнера № 2 тов. Соловьев и неводчик тов. Пинчук опрокинули старую традицию... Это было 12 июля. Сейнер находился на промысле сельди в районе Жупаново. Капитан и неводчик были на мостике, наблюдая за морем. И вот они заметили необычную рябь моря, серебристые всплески рыб.

— Сельдь! — крикнул обрадованный неводчик.

— Да, сельдь, — заключил капитан.

Так впервые днем был обнаружен косяк сельди. Пошли, сбросили кошелек и невод и в один заход взяли 200 ц сельди. 14 июля, опять днем, обнаружили косяк и взяли 400 ц.

Вся команда сейнера зорко наблюдала за морем. Все старались изучить признаки движения сельдевых косяков по морю днем. Рассказывали, что однажды днем косяк сейнера тов. Рассохин заметил что-то в море. Он крикнул:

— Посмотрите, что-то там прыгает!

Посмотрели. Оказалась сельдь. Шел большой косяк. Выметали невод и взяли богатый улов. Так с 12 по 14 июля сейнер сдал Жупановскому комбинату 840 центнеров сельди.

Когда рыбаки пришли в Петропавловск и рассказали, что они ловили сельдь днем, им не поверили.

— Не может этого быть! Все селедку ловят ночью, а вы днем. Да вы просто шутите. Ведь ночью ловят селедку на Каспии, в Приморье. Везде селедку ловят ночью.

— Не верите, как хотите, а мы ловили днем!

Сейнер опять в море. Шесть часов вечера 20 августа. Солнце клонилось к закату. Яркие лучи его золотили морскую поверхность. Капитан и неводчик на вахте. Они внимательно наблюдают за морем. Входим в бухту Жировую. Вдруг заметили всплески воды. Это оказался огромный косяк сельди. За один заход невода поймали около 1 000 центнеров сельди.

Сейнер взял на борт 727 центнеров, да нагрузил в мешок (садок) 116 центнеров. Это был необычайно рекордный улов кошельковым неводом в камчатских водах.

В семь часов утра 22 августа сейнер опять подошел к б. Жировой, чтобы забрать мешок, но опять обнаружил огромный косяк. Выметали невод, сразу взяли 1 000 центнеров, сейнер погрузил на борт 700 центнеров сельди, в мешке опять оставили 300 центнеров. Вызвали сейнер «Виллой», но он не подошел. А рыбы было много.

Так рыбаки сейнера № 2 доказали, что сельдь можно ловить круглосуточно; ее можно ловить и утром, и днем, и вечером, и ночью. Рыбаки сейнера № 2 являются новаторами, они разбили веками державшуюся традицию. Теперь по их примеру ловят сельдь днем и другие суда активного лова. Переключились на круглосуточный лов сельди и кавасаки рыболюбцев колхозов Петропавловского района.

Круглосуточный лов сельди позволил судну успешно вести борьбу за план. Годовой план по вылову сельди уже давно выполнен, поймано 3 552 центнера. Рыбаки сейнера № 2 взяли на себя обязательства не только выполнить, но и перевыполнить план. Слово свое они сдержат.

К. Выхсин

Камчатская правда, 31 августа 1940 г.

За десяти тысячный улов сельди на каждый сейнер

В ознаменование пятилетия стахановского движения и двухсотлетнего юбилея г. Петропавловска-на-Камчатке мы, экипаж сейнера № 2 Морлова АКО, берем на себя обязательства до конца 1940 г. выловить еще 6 400 ц, доведя лов до 10 000 ц (нами на 30 августа уже выловлено 3 600 ц при плановом задании 4 400 ц).

Беря на себя такое обязательство, мы отдаем себе отчет в том, что это будет нелегко сделать. Прежде чем брать на себя это обязательство, мы детально обсудили, как этого можно добиться.

В текущем году рыбу ловить мы начали с 9 июля, за август мы выловили 3 600 ц. Средний улов за день составляет 80 ц. Мы знаем, что сентябрь и октябрь являются наиболее продуктивными месяцами для активного лова. В это время сельдь собирается в густые косяки, движется медленно, и ее легче облавливать. Это и создает возможность за два месяца поймать 6 400 ц. Если из 60 имеющихся календарных дней мы используем для лова реально 40 дней, а 20 дней засчитаем на осеннюю штормовую погоду, то выходит, что нам нужно вылавливать за выход 160 ц, что, безусловно, выполнимо. Выполняя эту норму, мы будем иметь общий вылов на наш сейнер 10 000 ц за год.

Надо сказать, что глубевой сейнерный лов сельди на Камчатке имеет большие перспективы, и если его правильно организовать, то вылов 10 000 ц на судне в год не будет казаться таким большим и невероятным, как это предполагают некоторые отсталые люди теперь.

В своей повседневной работе мы опрокинули установившуюся косную традицию, что сельдь лучше находить и облавливать только ночью. Это далеко не так. В текущую путину в дневное время нами выловлено 2 400 ц. В борьбе за 10 000 ц сельди на сейнер мы и дальше будем вести круглосуточный лов.

Выловленный сырец обязуемся сдавать весь высокого качества. Обязуемся также обеспечить бесперебойную работу сейнера и всех его механизмов, содержать в хорошем состоянии орудия лова. Наш невод находится в эксплуатации уже две путины, мы принимаем обязательство провести неводу капитальный ремонт своими силами в процессе работы, не прекращая лова.

Со своей стороны мы требуем у управления Морлова АКО своевременного обеспечения сейнера запасными частями, инструментом, горючим, смазкой, чтобы с выходом на лов и на лову у нас не было никаких задержек. Также очень важно, чтобы Авачинский рыбокомбинат, которому мы сдаем рыбу, не задерживал прием от нас улова и точно выдерживал установленную норму разгрузки 100 центнеров в час на судно.

Ни один сейнер в Советском Союзе еще не имеет вылова 10 000 ц сельди в год, поэтому, являясь инициатором борьбы за десяти тысячный улов на сейнер, мы вызываем все остальные сейнеры Морлова АКО и других бассейнов последовать нашему примеру.

По поручению экипажа сейнера № 2:
капитан сейнера *Соловьев*,
начальник лова *Пинчук*,
старший механик *Потехин*

Камчатская правда, 7 сентября 1940 г.

КОГДА ВРЕМЯ ШТОРМИТ

В. А. ИЛЬИНА

РЕПРЕССИИ В СИСТЕМЕ АКЦИОНЕРНОГО КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА В 1937 г.

*Неотъемлемым качеством каждого
большевика в настоящих условиях должно
быть умение распознавать врага партии,
как бы хорошо он ни был замаскирован.*

*Из выступления И. В. Сталина 3 марта
1937 г. на февральско-мартовском пленуме*

В основе этого материала лежат несколько лет работы, огромный массив самых разнообразных документов из региональных и центрального архивов, а еще — желание внести свой посильный вклад в дело по увековечиванию памяти незаконно репрессированных.

По развитию ряда процессов Камчатка отставала от центральных районов страны. Установление советской власти произошло здесь на пять лет позже, коллективизация завершилась только к 1953 г. Но в полосу большого террора она вошла одновременно с материком.

Доклад И. В. Сталина на февральско-мартовском пленуме 1937 г. «О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистов и иных двурушников» был воспринят на местах как сигнал к действию в осуществлении репрессий. А его выводы о проникновении врагов в «...той или иной степени во все или почти все наши организации, как хозяйственные, так и административные и партийные» придали им массовый характер.

Поэтому не случайно, что именно в 1937 г. органами НКВД в рыбной промышленности Дальнего Востока была обнаружена «контрреволюционная эсеровская японо-террористическая организация, имевшая связь с ЦК партии социал-революционеров в Москве» [1]. Считалось, что контрреволюционная организация состояла из групп, действовавших в основных управлениях и трестах дальневосточной рыбной промышленности: Акционерном Камчатском обществе, Северо-Приморском госрыбтресте, управлении Главвостокрыбпрома, Дальгосрыбтресте и других.

По мнению следствия, «деятельность» организации была направлена на замедление темпов освоения рыбных богатств Дальнего Востока, неправильное размещение капиталовложений и срыв капитального и жилищного строительства, вредительство при строительстве крупных предприятий отрасли,

массовый завоз в край антисоветского и контрреволюционного элемента, организацию диверсионных групп для совершения террористических актов, передачу японской разведке материалов об обороне и хозяйственном строительстве в крае [2].

Волна арестов распространилась по всем рыбопромысловым районам Дальнего Востока. В середине марта — начале апреле 1937 г. органы НКВД вскрыли «вредительство» в АКО. Были арестованы начальник Акоснабторга Н. Н. Смирнов, бухгалтер Акорыбснаба И. У. Акулович, Н. С. Воршев, М. П. Елисеев. Затем «враги» были найдены в Петропавловском совхозе, Крутогоровском рыбокомбинате. Были арестованы руководители этих предприятий М. М. Хонин, Б. Г. Разгонов. Так с этих трех предприятий началась лавина репрессий 1937 г. в АКО.

Дополнительным катализатором в деле разоблачения «врагов народа» в рыбной промышленности Камчатки и в системе АКО стала вторая городская партийная конференция, проходившая с 18 по 30 апреля 1937 г. Выступавший от имени крайкома ВКП(б) Никитин сообщил: «...крайком, имея материалы о том, что рыбная промышленность Камчатки засорена японо-немецкими, фашистскими и вредительскими элементами, командировал своих представителей помочь организации выявить все эти факты» [3].

Начавшаяся конференция была четко нацелена и сориентирована на выявление примеров уже случившегося вредительства и виновников, его допустивших. Именно поэтому все застенографированные выступления объединяет идея разоблачения, меняется только место действия врага, а это зависело от места работы выступающего. На конференции впервые прозвучали открытые массовые обвинения в адрес всего начальствующего состава АКО.

Участники, озвучивая наболевшие, уже ставшие хроническими для системы АКО проблемы (простой судов, срыв строительных работ, несвоевременный завоз рабочей силы и т. д.) были едины в определении причин этих явлений — вредительство, действия врагов, притупление классовой бдительности. Пугающее единодушие и одномоментное прозрение.

Неужели положительных примеров в работе АКО не было? Ведь летом даже собирались отметить десятилетие его деятельности. Они, безусловно, были, но все перекрывала еще одна сталинская установка об опасностях, связанных с успехами и достижениями. Даже при систематическом выполнении хозяйственных планов есть вредительство! Потому что «...настоящий вредитель должен время от времени показывать успехи в своей работе, ибо это — единственное средство сохраниться ему как вредителю, втереться в доверие и продолжать свою вредительскую работу» [4].

На конференции предлагалось исключить Адамовича из партии. Его обвиняли в организации диверсий на рыбокомбинатах Камчатки, в связях с уже

разоблаченными Бухариным, Путной, Радеком. Не выдержав травли, 22 апреля вечером И. А. Адамович застрелился. А. А. Смышляев в своем документальном очерке «Смерть в день рождения Ленина» рассказал о том, как цинично хоронили одного из виднейших начальников АКО.

После самоубийства Адамовича «... для дальнейшего разоблачения вредительства» на Камчатку срочно была послана бригада под руководством самого начальника политуправления Наркомпищепрома СССР Ф. Д. Корнюшина. В конце мая 1937 г. бригада прибыла на Камчатку.

Так органы НКВД, получив поддержку от Политуправления Наркомпищепрома СССР, продолжили работу по выявлению «вредительской организации» в АКО.

Общее обвинение АКО состояло в том, что «... в задачу организации входило подрыв хозяйственной мощи Советского Союза на Дальнем Востоке через систему организационного вредительства на всех участках системы АКО, вывод из строя отдельных промышленных предприятий. Адамовичем в целях успешного проведения подрывной работы на большинстве рыбокомбинатов были поставлены свои люди. Этим лицам были даны совершенно конкретные задания по срыву капитального строительства, порчи оборудования, выводу из строя отдельных механизмов» [5].

Обратимся к динамике арестов, следствия. Репрессии в центральном аппарате АКО в 1937 г. показаны в табл. 1 [6].

Таблица 1

Центральный аппарат	Ф. И. О. руководителей	Дата ареста	Приговор
Заместитель начальника АКО	Торопов Григорий Демьянович	Начало июля	ВМН
Заместитель начальника АКО	Никитиных Петр Михайлович	2.08	ВМН
Секретариат начальника АКО	Самохин Георгий Николаевич Крутых Антонина Максимовна Топорищев Борис Мефодьевич	14.07 1.12 9.07	ВМН 8 лет ИТЛ ВМН
Сектор кадров	Старший инспектор Куликов Ефим Андреевич	16.06	ВМН
Юрбюро	Морозов Мефодий Федорович	10.07	ВМН
Планово-экономический отдел	Русецкий Константин Иосифович	7.07	ВМН
	Камша Петр Арсентьевич	14.08	ВМН
	Панов Николай Федорович	17.07	ВМН
	Макаренко Николай Александрович	7.06	Высылка на 5 лет
Финансовый отдел	Бучель Николай Христофорович	8.05	ВМН
	Селиванкин Владимир Андреевич	15.08	ВМН
	Сальский Соломон Александрович	5.10	ВМН

Центральный аппарат	Ф. И. О. руководителей	Дата ареста	Приговор
Главная бухгалтерия	Айзенштадт Михаил Яковлевич	5.10	Дело прекращено в 1939 ВМН
	Барац Овсей Соломонович	20.10	
Рыбное управление	Заместитель начальника Гольдберг Иосиф Абрамович	25.05	ВМН
Акоснабторг	Смирнов Николай Николаевич	19.04	ВМН
	Лифанов Петр Михайлович	14.07	ВМН
	Степанов Анатолий Сергеевич	7.10	ВМН
Акорыбснаб	Пислягин Иван Григорьевич	15.08	ВМН
	Новицкий Николай Ефимович	16.08	ВМН
	Гринберг Захарий Исаакович	9.10	ВМН
Акофлот	Плехов Михаил Михайлович	30.10	ВМН
Группа главного инженера	Давыдов Владимир Дмитриевич	14.07	ВМН
Сектор капитальн. строительства	Шалманов Андрей Никитич	15.08	ВМН
Лесное хозяйство АКО	Рамбеза Алексей Александрович	9.10	Дело прекращено в 1938 г.
Пожарная охрана	Шпак Кирилл Степанович	3.04	6 лет ИТЛ
Стройконтора АКО	Шалманов Андрей Никитич	15.08	ВМН
Радиосвязь АКО	Пантелеймонов Алексей Михайлович	20.08	ВМН
	Маринушкин Владимир Михайлович	8.10	ВМН
Автобаза АКО	Анисимов Николай Николаевич	4.07	ВМН
	Чайковский Леонид Николаевич	10.10	ВМН
Политотдел АКО	Орлинский (Крипс) Александр Робертович	21.07	ВМН

С мая по сентябрь «вредители» были «найжены» во всех звеньях центрального аппарата АКО. Были арестованы начальники всех основных подразделений. И это в тот период, когда шла путина, осуществлялся завоз грузов, необходимых для Камчатки на следующий 1938 г., велось строительство. И в «мирные» времена здесь были постоянные сбои. Теперь разбираться стало еще сложнее. Утрачивалась возможность оперативного руководства. Оставшимся управленцам приходилось замещать арестованных товарищей, выполнять работу за трех, а то четырех специалистов, ожидая возможного ареста. Надо ли говорить, как это дезорганизовывало работу!

С июня по октябрь 1937 г. временно исполняющим дела начальника АКО становится сам Корнюшин. Выявление вредительства только началось, и он

явно стремится в этом преуспеть. Именно он устраняет от работы начальника Рыбного управления АКО, первого заместителя Адамовича — Григория Демьяновича Торопова. Сообщая Микояну в начале июля о ситуации в АКО, не забывает себя: «...положение верхушкой АКО исключительно острое, работаю фактически один» [7].

Не без участия этого человека стало «подтверждаться» обвинение следствия о «вредительстве» на рыбокомбинатах АКО (табл. 2).

Таблица 2

Рыбокомбинаты, рыбобазы АКО	Ф. И. О. руководителя	Дата ареста	Приговор
Крутогоровский	Разгонов Борис Георгиевич Третьяков Александр Федорович, экономист Авдонин И. А., бухгалтер Архангельский Анатолий Модестович, технический директор	16.04 18.05 29.06 21.07	5 лет ИТЛ 10 лет ИТЛ 5 лет ИТЛ 4 года ИТЛ
Микояновский	Шведов Александр Иосифович Вельможный Георгий Константинович, финработник	20.08 2.10	ВМН ВМН
Авачинский	Морозов Федор Андреевич	27.08	ВМН
Озерновский	Иванов Леонид Сергеевич Репин Федор Ефимович, бухгалтер	31.08 22.09	Дело прекраще- но в 1939 8 лет ИТЛ
Жупановский	Корниенко Тимофей Сергеевич	9.10	ВМН
Воровской	Ковтун Иван Тимофеевич Григорьев Григорий Павлович, начальник политотдела	9.10 8.12	Дело прекраще- но в 1939 ВМН
Олюторский	Швалев Иван Романович Лаблайкс Генрих Мартынович, технический директор	20.10 9.12	ВМН 5 лет ИТЛ
Большеречский	Чирва Георгий Федорович, инспектор по качеству рыбопродукции	17.11	ВМН
Усть-Камчатский	Гладышев Михаил Филиппович, учетчик планового отдела	16.07	6 лет ИТЛ
База № 1 Крутогоровского комбината	Ванштейн Владимир Яковлевич	21.06	Дело прекраще- но в 1939
Крабокомбинат на острове Птичий	Люфт Вольдемар Георгиевич, председатель завкома	4.07	ВМН

Рыбокомбинаты, рыбобазы АКО	Ф. И. О руководителя	Дата ареста	Приговор
Опалинская база	Мухин Михаил Анатольевич	19.08	Дело прекраще- но в 1939
Русаковская база	Брусникин Валентин Иванович, помощник управляющего	12.08	10 лет ИТЛ с пвп 5 лет
Анапкинская база	Абрамов Богдан Александрович	1.11	ВМН
Кихчинский рыбокомбинат, база № 1	Елифанцев Василий Андреевич, бухгалтер	22.09	ВМН
Рыбобаза Олоторского комбината	Цируль-Баркан Оскар Иванович	24.10	ВМН

Из 18 директоров рыбокомбинатов Камчатки в 1937 г. были арестованы 8 чел., четверых приговорили к высшей мере наказания, четверо получили различные сроки лишения свободы. За большими начальствующими фигурами шли заместители, начальники рыбобаз, рядовые сотрудники и простые рабочие. Кампания по борьбе с вредительством в АКО стала центральной темой «Камчатской правды» и политотдельских газет.

Но засоренными вредителями оказались не только центральный аппарат, рыбокомбинаты, но и другие предприятия АКО. К осени 1937 г. следователи обнаружили врагов в Ключевском лесокомбинате (КЛК) и Козыревском лес-промхозе (КЛПХ) (табл. 3).

Таблица 3

Ф. И. О.	Специальность	Дата ареста	Приговор
Троценко Кузьма Иванович	Сторож АКОснабторга	25.02	ВМН
Маковецкий Д. Р.	Колхозник, п. Ключи	7.03	ВМН
Яковлев Гавриил Михайлович	Директор КЛПХ, п. Козыревск	21.06	ВМН
Сидоров Павел Сергеевич	Десятник, п. Козыревск	21.06	25 лет ИТЛ
Андреев А. Н.	Парторг КЛК	19.07	ВМН
Москвитин Иван Алексеевич	Кладовщик КЛК	8.09	ВМН
Бурмакин Егор Михайлович	Охотник при АКОснабторге в п. Ключи	7.09	ВМН
Макаров С. И.	Водовоз КЛК	7.09	10 лет ИТЛ

Ф. И. О.	Специальность	Дата ареста	Приговор
Набережный Василий Федотович	Бракер КЛК	8.09	ВМН
Троценко С. К.	Разнорабочий, п. Ключи	10.09	ВМН
Галамов Василий Нахимович	Рабочий КЛК	12.09	ВМН
Безгин Николай Иванович	Лесоруб КЛПХ	15.09	10 лет ИТЛ
Юферов Ю. С.	Точильщик КЛК	25.09	ВМН
Тихомиров Николай Иванович	Полевод подсобного хозяйства КЛК	25.09	ВМН
Набережный Иван Федотович	Сортировщик КЛК	25.09	ВМН
Бородин Гервасий Иванович	Ветфельдшер КЛК	26.09	ВМН
Андреев Никита Александрович	Сторож КЛК	26.09	ВМН
Кононович Михаил Осипович	техник-инструктор КЛК	2.10	9 лет ИТЛ.
Орченко Никита Федорович	Плотник, с. Ключи	7.10	5 лет ИТЛ
Грибанов Василий Инокентьевич	Моторист КЛК	10.10	8 лет ИТЛ
Гаврилец Тихон Алексеевич	Моторист, п. Ключи	10.10	Дело прекращено в 1942
Илясов Федор Степанович	Рабочий Козыревского совхоза	20.10	8 лет ИТЛ
Исангожин Ислам	Плотник КЛК	26.10	ВМН
Мутовин Илья Яковлевич	Сторож КЛК	27.10	ВМН
Кузинкин Ефим Федорович	Сплавщик леса, п. Ключи	27.10	9 лет ИТЛ
Юферов Гавриил Андреевич	Плотник, п. Ключи	31.10	ВМН
Проценко Степан Иванович	Заведующий хлебопекарней	10.11	ВМН

Особенно много «врагов» нашли в Ключах. Из 27 арестованных 81 % были рабочие. Через Усть-Камчатск людей доставляли в Петропавловск. А там благодаря следователям добывались новые признательные показания.

К осени 1937 г. верхушка репрессивной пирамиды была представлена десятками управленцев, а основание составили более сотни простых рабочих, проходивших по «вредительским» делам.

В период с октября по декабрь 1937 г. были арестованы директор строящегося Судоремзавода Владимир Михайлович Слободенюк, экономист предприятия Семен Михайлович Шлиндман, инженер-механик В. П. Борзов. Продолжали арестовывать бухгалтеров, экспедиторов, агентов по снабжению в районных отделениях АКОрыбснаба, АКОснабторга в Большерецке, Усть-Камчатске, Корфе, Пымте, Палане. Эти «враги» «...проводили вредительство, направленное на искусственное создание голода среди населения Камчатки и Охотско-Камчатского побережья...» [8].

В сентябре — ноябре 1937 г. были арестованы капитаны: Андрей Васильевич Арсентьев (пароход АКОфлота «Ительмен»), Борис Владимирович Левашов (траулер-китобой «Блюхер»), Вильгельм Робертович Мейер (сейнер БАОЛ «Виллой»).

Вредительским оказалось все руководство Петропавловского совхоза: заместитель директора Николай Викторович Абрамов, экономист Елизар Семенович Подольский, полевод Франц Иосифович Еленек, бригадир тракторной колонны Иван Михайлович Пурвет.

Вслед за начальником политотдела АКО Александром Робертовичем Орлинским были арестованы начальник политотдела Петропавловского порта В. Т. Ершов, Усть-Камчатского рыбокомбината М. И. Ткачев, Воровского рыбокомбината Григорий Павлович Григорьев, инспектор политсектора АКО Николай Иванович Белый.

Действительно, «вредители» были во «всех звеньях АКО».

Проделав первую часть работы по выявлению врагов, в конце октября 1937 г. бригада Корнюшина возвращается в Москву.

АКО передается Прокофию Николаевичу Притыко. О нем известно немного. Родился в 1902 г. в городе Ейске Краснодарского края. Получил высшее политическое образование в Коммунистическом университете им. Я. М. Свердлова. Членом ВКП(б) стал в 1920 г. До Камчатки работал в Политуправлении Наркомпищепрома СССР, возможно, одним из заместителей Корнюшина. Был награжден ЦИК СССР орденом «Знак Почета». В июне 1937 г. после ареста Орлинского был назначен на должность начальника политсектора АКО. Срочно выезжает на Камчатку. За ним отправляется семья. С октября 1937 г. Притыко совмещает две должности: временно исполняющего дела начальника АКО и начальника политсектора АКО.

Прокофию Николаевичу достается обезглавленное огромное предприятие, усиливающиеся чemoданные настроения и страх среди оставшихся специалистов. «...Люди буквально боялись один другого, за малую ошибку, огорку сейчас же его обвиняли в связи с врагами, квалифицировали врагом» [9]. Да и между АКО, обкомом и горкомом уже был не конфликт, а самая настоящая война.

Несмотря на то, что план 1937 г. по вылову рыбы был выполнен на 120 %, ситуация на рыбокомбинатах была очень тяжелой. Так, опальный Крутогоровский комбинат задание выполнял в труднейших условиях: «...имели всего 300 пар сапог на 1 430 человек рабочих, не считая домохозяек, которые нам помогали. Был буквально голод на почве недоедания, были вспышки тифа... Правда, об этом было нельзя писать или передавать по радио, была повальная цинга, вот в каких условиях приходилось работать. Если в 1934 году зимовало 300 человек, то после сезона 1937 года не вывезли 2 300 человек» [10].

К тому же новому начальнику АКО явно не хватает опыта хозяйственного руководства. Осложняют ситуацию продолжающиеся аресты и усиливающийся в связи с этим кадровый кризис. Репрессии 1937 — первой половины 1938 гг. будут одной из основных причин невыполнения плана предприятия-ми АКО в 1938 г.

Но для коммунистов Камчатки в ноябре 1938 г. все было ясно, план провален «...не потому что было много объективных и субъективных причин, а потому, что сидело много еще врагов, которые творили гнусные дела...» [11].

Для осуществления политических репрессий в 1930-е гг. была создана целая система взаимодополняющих механизмов. Многочисленные собрания и активы являлись одним из ее звеньев. Разоблачение врагов и выявление недостатков в проведении этой работы было главной темой собравшихся. Вопросы усиления бдительности оттесняли на задний план вопросы хозяйственные.

Обратимся к протоколам собрания областного и городского партийного актива г. Петропавловска от 20 июня 1937 г. Присутствующие делятся на две части — обвиняемые и обвинители. От обвиняемых требовали саморазоблачений, рассказов о своих собственных недостатках и о том, как они ликвидируют вредительство на своем рабочем месте. Людей шельмовали за проявление человеческих чувств по отношению к лицам, подвергшимся репрессиям. «У Т. живет на квартире человек, который осуждался за троцкизм. Это говорит о запутанных связях Т., которая молчит об этом» [12]. Людей осуждали за то, что работали рядом с «врагами», за передачи, отнесенные в тюрьму, находящуюся в бухте Раковая, за хлопоты о своих обвиненных близких, за попытки найти правду.

Несмотря на все старания партийных и карательных органов, оставалось немало тех, кто не поверил в то, что Адамович был врагом народа. Одним из «упорствующих в своих заблуждениях» оказался его заместитель — начальник Рыбного управления АКО Григорий Демьянович Торопов. Приехав вместе с Адамовичем в апреле 1934 г. на Камчатку после работы на Северном Каспии, он приложил немало сил для вывода АКО из кризиса. И все эти три года были временем непростой, совместной бок о бок с Адамовичем работы.

За неотречение Торопова постоянно критикуют. На втором пленуме Камчатского обкома ВКП(б), проходившем 17—18 июня 1937 г., где Торопов еще присутствует в составе приглашенных, он делает доклад о ходе путины. На него обрушивается масса обвинений: «...в АКО и центральном управлении нет соответствующего желания и понимания выполнять решения Облпартконференции, и Торопов до сего времени не разоблачает себя и Адамовича, значит, солидаризируется с Адамовичем и его делами, почему вы на всех конференциях молчите, значит, нам надо вас разоблачать...» [13]. Следующий выступающий, как было принято говорить и писать в те годы, дает предостерегающий сигнал и предупреждающие указания.

«Сейчас решающие дни путины, перестройки нет, руководство АКО не извлекло для себя выводов из решения февральского пленума ЦК, как будто бы после троцкистско-вредительского акта Адамовича Торопов и Никитиных должны были почувствовать и перестраиваться. А на деле этого нет. Глушение самокритики еще процветает. Торопов и Никитиных не идут в массы, не разоблачают вредителя Адамовича, Торопов не посещает собрания почти совсем, даже через хозяйственные активы они не связаны с массами, так как Торопов боится, что развяжутся языки и будут выявлены новые вредители, Торопов ничего не делает в смысле разоблачения и выкорчевывания вредителей, а потворствует оставшимся еще в аппарате и своим стилем в работе является пособником вредителей. Ни одно большое политическое мероприятие в жизнь не проводится, и все ваши действия не похожи на коммуниста» [14]. Вряд ли в этих условиях можно было спокойно работать и руководить начавшейся путинной.

Призыв к разоблачению мы слышим на Первом съезде работников рыбной промышленности Дальневосточного края, проходившем 28 октября 1937 г. Представитель Наркомпищепрома СССР Майоров, выступая, говорил: «...какое главное обвинение должны делегаты съезда предъявить ЦК рыбников? Это, прежде всего, обвинение в том, что ЦК занимал пассивную роль в деле разоблачения вредительства, а эта задача является центральной задачей сегодняшнего дня...» [15].

В Политсектор АКО приходят телеграммы из политотделов рыбокомбинатов, судов, находящихся в море о единодушной поддержке лично тов. Сталина и ЦК ВКП(б) в начавшейся борьбе с правотроцкистским блоком [16].

От собрания к собранию истерия нарастала. В октябре 1937 г. на партийном активе г. Петропавловска собравшиеся коммунисты под руководством Корнюшина и Савина негодуют о том, что разоблачение врагов в области идет медленно, и партийные организации после апрельской конференции приостановили эту работу. Итогом этого застоя стало то, что «...Торопов, Никитиных и другие ушли с партбилетами в тюрьму» [17]. В вину первому секретарю обкома ВКП(б) Никонову было поставлено следующее: «...вмес-

то того, чтобы двинуть организацию на выкорчевывание врагов, Никонов долгое время сдерживал нас членов бюро... от решительного разоблачения...» [18]. Были намечены структуры, где процесс выявления врагов шел еще медленно: «...Облздрав, там полное вредительство, наша рука туда еще не дошла. Облплан, Облфо, а мы до сих пор там не разоблачили ничего, а сигналы были. Решительно организацию надо повернуть и не останавливаться на полпути, не сдерживать парторганизацию...» [19]. И, действительно, «процесс пошел». Репрессии в городском и областном партийно-хозяйственных аппаратах в 1937 г. охарактеризованы в табл. 4.

Таблица 4

Наименование организации	Ф. И. О. руководителя	Дата ареста	Приговор
Облисполком, председатель	Мельников Михаил Павлович	22.12	ВМН
Обком ВКП(б), первый секретарь	Никонов Дмитрий Иванович	21.11	ВМН
Обком ВКП(б), второй секретарь	Степанов Анатолий Сергеевич	7.10	ВМН
Управление НКВД	Лев Александр Павлович	12.11	ВМН
Городской совет, заведующий кадрами	Катушонок Анастасия Миновна	8.12	ВМН
Областной радиокомитет	Ложников Петр Валерьянович	4.12	ВМН
Областное управление связи	Медведицын Валентин Феокистович	8.10	ВМН
	Шастин Иван Константинович	19.10	ВМН
Областной отдел здравоохранения	Скоморохов Алексей Тихонович	13.11	ВМН
Таможня	Середкин Петр Константинович	25.12	10 лет ИТЛ
Камчатстрой	Рябов Виктор Иванович главный инженер	9.05	ВМН
	Кроткевич Георгий Лаврович	3.12	8 лет высылки
Газета «Камчатская правда»	Никольский Лев Серафимович	27.08	ВМН

За краткий период времени небольшой город лишился значительной части управленческого аппарата. Это, безусловно, парализовало работу многих структур. Люди стали изыскивать основания и средства выехать с Камчатки. Недоверие, страх, доноительство стали частью человеческого существования этих лет.

Многочисленные активы, собрания, обсуждавшие вопросы усиления бдительности, приучали людей к мысли о правомерности доносов, выявляли

наиболее активных борцов с «врагами народа», которые не стеснялись в выборе средств. На одной из партийных конференций, проходивших в 1938 г., были названы следующие цифры: «...Я. подал заявления на 53 человека, П., ныне разоблаченный как враг народа, подал 26 клеветнических заявлений, Ш. — 30 заявлений» [20]. Сталинские выводы о том, что шпионы, троцкисты, вредители проникли во все наши организации были не только определяющей установкой, но и искупительной индугльгенцией.

Обратимся к следующей характерной примете этого трагического времени — связи партийных органов, политотделов с НКВД. Изученные документы позволяют увидеть уже сложившийся к 1937 г. механизм взаимодействия этих структур. Начальники политотделов, секретари первичных партийных организаций проводили проверку своих работников через органы НКВД, уточняли «темные» места биографий, сообщали в НКВД об исключении человека из партии до 1937 г. Но когда началась борьба с «троцкистско-зиновьевскими агентами фашизма», партийным органам пришлось еще более тесно работать с НКВД. Вот несколько примеров из «Списка кадров АКО», составленного в политсекторе общества для политуправления и НКВД в мае — июне 1937 г. Таких списков было много. Это один из них. В нем двадцать шесть фамилий.

«...7. Решетников — плановик. С 1920—1923 гг. был в партии. Вышел из партии перед демобилизацией из Красной Армии (темное дело). В 1918 году окончил 8-ю Московскую гимназию...

9. Селиванкин — нач. фин. сектора АКО. Рыбопромышленник ДВК. Принят по распоряжению Наркома. Когда здесь заставляли заполнить анкету — заявил, что от этого освобожден Наркомом, т. к. послан сюда по специальному заданию...

11. Савельев — Зам. Начальника Акоторга и инструктор Акоснабторга. Проверить. Привез Смирнов. Темная личность...

20. Морозов — директор Авачинского комбината. В Большерецком комбинате работал вредительски. Был членом правления АКО вместе с Якобсоном, Гольдбергом. Адамович считал его лучшим директором и хотел взять в центральный аппарат...

22. Рабаховский — экономист-плановик Комбината им. Микояна. Дворянин, сын польского помещика. Окончил Краковскую филологическую гимназию и учился в Лейпцигской коммерческой академии. Жил в Австрии, Германии, Польше. Кроме того, путешествовал и по другим странам. На ДВК в системе НКПП работает с 1926 года. Служил в Красной Армии. С 1918 по 1923 гг. начальником штаба кавалерийского полка. Участвовал в боях с Колчаком, белополяками и др... Говорят, что свою производственную работу на комбинате выполняет хорошо.

23. Потемкин — бухгалтер Микояновского комбината. 1902 г. р. Самоучка. Пишет, что образования не имеет, но пишет очень грамотно во всех отношениях. В анкете не указывает, где был до 1931 года...

25. Куликов П. А. — ВРИД. Нач. западного управления АКО. Раньше работал директором Кичигинского комбината. Внедрял вредительскую теорию, что в районе Кичиги сельди нет и не нужно ее ловить. По этой линии вел борьбу с политотделом...

26. Костин — инспектор по добыче. До отъезда на Камчатку работал, главным образом, у частных рыбопромышленников ДВК. Выдвижение на руководящую работу — непонятно. Близкий человек Адамовича — Торопова. На практической работе — вредитель» [21].

Продельывавшие эту работу извлекали изобличающую человека информацию из составленных им же автобиографии, анкеты, а так же разговоров, слухов. Компрометирующим могло быть многое: социальное происхождение, прошлая работа, грамотная речь, особое расположение бывшего руководства АКО. Но первичным были названные фамилии, к которым подбирался компрометирующий материал. Какие возможности создавались для сведения мелких счетов и обид! Надо ли говорить, что все лица, указанные в этом списке, были репрессированы в 1937—1938 гг. Вслед за этими составляли другие «Списки разоблаченных врагов в системе АКО». Об одном из них поведал А. А. Смышляев в очерке «Черные списки» [22].

Получивший на очередном партийном собрании ярлык «троцкист», «вредитель» или заподозренный в этой крамоле, обвиненный, но еще пока не арестованный должен был честно рассказать о своих «связях» с врагами. Эта исповедь-самоотчет была соломинкой, за которую хватался утопающий. Но очень хрупкой, обманчивой, которая в конечном итоге превращалась в удавку. Пишущий в областной или городской комитет ВКП(б) очень подробно сообщал о себе все, о чем даже не спрашивал любопытствующий «Листок по учету кадров». Так же необходимо было отвечать на вопросы о своих связях с конкретными людьми, которые к этому времени были объявлены врагами народа.

В феврале 1937 г. находящийся в Москве в своей последней командировке И. А. Адамович согласовал с А. И. Микояном и принял на работу в АКО своим заместителем по финансам А. С. Аббарбарчука. Когда в июне Аббарбарчук добрался до Петропавловска, Адамовича уже не было в живых, и в АКО начались аресты. Волею обстоятельств оказавшись «человеком Адамовича», Аббарбарчук подвергся проверке со стороны партийных органов. Передо мной его исповедь — объяснительная для обкома ВКП(б) от 27 августа 1937 г. объемом в одиннадцать листов. Аббарбарчук рассказывал, где и когда он познакомился и работал с шестнадцатью врагами народа! В этом списке имена руководителей дальневосточной рыбной промышленности и управляющих ос-

новых предприятий отрасли. Назову часть из них это: И. А. Чаплыгин — управляющий Кработрестом, Ф. И. Андрианов — начальник Главного управления рыбной промышленности Наркомпищепрома СССР, Я. М. Беркович — начальник Рыбного управления ДВК, И. И. Синчук — председатель ЦК Союза рыбаков, И. В. Карапотницкий — управляющий ДГРТ, А. Л. Лузин — управляющий трестом «Востокрыбхолод», Е. Л. Якобсон — управляющий Охотско-Аянским госрыбтрестом, Н. Г. Неманов — председатель Акционерного Сахалинского общества, И. А. Адамович — начальник АКО, Г. Д. Торопов, П. М. Никитиных — заместители начальника АКО и другие.

Со всеми из них Абарбарчуку в период с 1929 по 1937 гг. приходилось работать, и он этого отрицать не может, но, пытаясь себя спасти, сводит на нет контакты с ними. «...Еще раз повторяю, что, несмотря на то, что Беркович был моим начальником, я с ним в работе не сталкивался...», «...в работе я с Чаплыгиным почти не сталкивался...», «...Торопова я почти не знал, или, вернее, знал, но никогда не сталкивался с ним по делу» [23]. Приходилось отрешиваться от своих вчерашних сослуживцев, дружеских отношений: «...Китаин попал в Дальпищепром по моему приглашению и работал моим замом все время... Во время совместной работы я с женой бывал дома у Китаина, и он с женой бывали у меня... Бывали часто. После ареста Китаина ни я, ни жена не бывали там и не виделись. В первый день ареста жена Китаина вечером зашла ко мне домой, и я ей твердо заявил, чтобы больше к нам не ходила. Она ушла через 3—5 минут, и больше я ее не видел» [24].

Однако это не спасло Абарбарчука. В октябре 1937 г. он был исключен из партии, и, вероятно, не избежал репрессий.

В НКВД передавались не только списки предполагаемых врагов, но и расшифрованные разговоры по телефону, устные и письменные заявления, личные письма. Посланное Л. Тороповой из Владивостока в мае — июне 1937 г. письмо к своему мужу не дошло до адресата. Оно было вскрыто, перепечатано и отправлено бригадой Корнюшина в НКВД. Об этом сообщает верхняя пометка. Хотя в это время Торопов еще не был арестован, продолжал руководить АКО. Позволим себе обратиться к письму, не прочитанному Григорием Демьяновичем.

Впервые выехав в отпуск самостоятельно, без супруга, женщина очень тревожилась за свое путешествие, отсутствие билетов из Владивостока в Москву. Ее беспокоила предстоящая долгая разлука с мужем. «Милый мой Гриша. Итак, мы уже во Владивостоке... Как только отошел пароход, у меня так сильно сжалось сердце, что я тебе не могу передать. Как мне было жаль тебя, и сразу стала жалеть, зачем мы расстались. Ты остался один, и я еду с детьми, не знаю, куда и как устроюсь. И думаешь так, а получается иначе...» [25].

Оказавшись во Владивостокской конторе АКО, она сталкивается с иным распорядком дня, а возможно, и отношением к работе, о чем сообщает свое-

му мужу-начальнику: «... ты бы посмотрел, как они работают, совсем не так как ты. Во-первых, перед выходным они выезжают на дачу, а после выходного приезжают часов в 12 дня. Вообще имеют отдых и заботятся о себе... Вот, например, случай, когда я приехала с парохода в контору и слышу разговор по телефону: говорят, Торопов ждет у микрофона, а в конторе дежурный и радист, а остальные на даче отдыхают. И мне стало жаль тебя и обидно. Как все же несправедливо. Ты не только отдыхать в выходной, а не спишь ночи, все хочешь больше работать, и в результате тебя же больше всех и ругают...» [26].

Во Владивостоке она становится свидетелем задержания А. Р. Орлинского, когда тот собирался уехать на Камчатку. Так что переживания за мужа были небезосновательны. Следующий фрагмент из письма фиксирует тяжелую психологическую ситуацию, сложившуюся в аппарате АКО после самоубийства Адамовича и начавшихся арестов: «... очень прошу тебя, будь осторожней со всеми, никому не верь, так как все только бояться за свою шкуру...» [27]. В письме упоминаются имена друзей, которым были переданы приветы с Камчатки, имена руководителей рыбной промышленности края. Эта часть письма могла свидетельствовать о «связях» врага Торопова, о его активном участии в контрреволюционной организации.

Что происходило с человеком после ареста? Его увольняли с работы с мотивировкой «как врага народа», прекращали выплачивать зарплату. Так, после ареста 2 августа 1937 г. П. М. Никитиных, уже 3 августа в Московскую контору АКО была отправлена телеграмма: «Начиная с августа, выплату зарплаты семье Никитиных прекратите» [28]. Могли лишиться работы и быть исключенными из партии члены семьи врага народа. Лишилась работы, партбилета и вынуждена была уехать из Петропавловска жена И. А. Адамовича Софья Андреевна Шамардина. После ареста 6 декабря 1938 г. П. Н. Притыко, в тот же день было срочно созвано бюро Камчатского обкома ВКП(б), где был поставлен вопрос о жене арестованного управляющего АКО. «В связи с арестом Притыко, как врага народа, являющегося мужем Куцемиловой Анны Капитоновны, бюро считает невозможным оставление ее на работе в аппарате Областного комитета ВКП(б)... Бюро Обкома ВКП(б) постановляет: Куцемилову А. К. снять с работы зав. Отделом партпропаганды и агитации Камчатского обкома ВКП(б)... Вопрос о партийности передать на рассмотрение первичной парторганизации» [29].

Анна Капитоновна была исключена из партии, но не смирилась с этим и подала апелляцию. Заседавшие 22 декабря 1938 г. члены бюро обкома ВКП(б), проявляя поистине иезуитскую изобретательность, отказывают ей. Женщину обвиняют в том, что она жила тринадцать лет с врагом народа, не видела его вражеской работы и не разоблачила. Ее осуждают за то, что на второй или третий день после ареста мужа, не выдержав плача детей, она звонила прокурору и справлялась о больном супруге.

К лету 1937 г. в городе образовалась значительная группа жен репрессированных сотрудников АКО. Многие из них никогда не работали, а занимались только ведением домашнего хозяйства и воспитанием детей. Но их хорошо знали в Петропавловске как активных общественниц. Это А. Хонина, Антропова, Г. Санько, Терентьева, Беззубова, Гаврилова, Л. Торопова, Станкевич, Морозова, Айзенштадт, Абрамова, Н. Гольдберг, Полихатая, Селиванкина, Зайцева, Куликова, Щукина, Трегуб и другие. Они организовывали субботники по уборке Акопоселка, в рабочих общежитиях, на территории вокруг частных домов. Благодаря их усилиям был ускорен ремонт амбулатории, начала круглосуточно работать скорая помощь. Жены-общественницы проверяли работу аковских столовых, устраивали для администрации и поваров этих учреждений показательные обеды и чаепития. Проводили праздники в детских садах, добиваясь от администрации АКО подарков для детей. Ездили они и на уборку картофеля в Петропавловский совхоз, а также помогали учителям школы им. Горького бороться с неграмотностью. В феврале 1937 г. приняли решение подготовиться к трем знаменательным годовщинам: двадцатилетию советской власти, пятнадцатилетию установления советской власти на Камчатке и десятилетию АКО, приведя Акопоселок в культурный, образцовый вид.

С арестом мужей все эти женщины оказались в очень сложном положении, и не только материальном. Необходимо было решать «квартирный вопрос». Семьи арестованных сотрудников АКО лишались ведомственных квартир. А порой приходилось самим уезжать из обычного коммунального жилья, так как нельзя было выдержать начавшегося злословия. Да и арест соседа в условиях действия права на самоуплотнение сулил явное улучшение жилищного положения остальных. Начинались поиски жилья или хотя бы угла в частном доме. Нужна была работа. А еще необходимо было научиться жить с ярлыком «жена врага народа».

В этих обстоятельствах своеобразным средством спасения для членов семьи врага народа становился публичный отказ от арестованного или уже осужденного человека. Я не знаю, что было определяющим в этой ситуации — договор супругов или что-то другое, но она — еще одно страшное свидетельство из того кровавого тридцать седьмого года.

На состоявшемся 9 августа 1937 г. расширенном собрании жен инженерно-технических работников совместно с домохозяйками, решив ряд вопросов, «...прослушали заявление члена совета тов. Куликовой Евдокии Ивановны об ее отказе от бывшего мужа Куликова Е., арестованного в связи с раскрытием шпионо-троцкистской организации в АКО. Постановили: поступок т. Куликовой признать достойным советского гражданина. Оказать моральную поддержку» [30]. Ефим Андреевич Куликов работал старшим инспектором отдела кадров АКО. Был арестован 16 июня 1937 г.

Но большая часть женщин не отказались от своих мужей. Они носили передачи в тюрьму, проявляли выдержку, поддерживали друг друга, старались продолжать прежнюю жизнь и надеялись, «что там разберутся». Это о них с раздражением сообщает строка документа: «Парторганизация АКО дошла до того, что делегатами пришли на конференцию (районная конференция МОПРа. — *В. И.*) жены врагов народа, сидящих в НКВД» [31]. В списке «Совета жен инженерно-технических работников коллектива АКО», составленном 1 сентября 1937 г., я не нашла многих фамилий. Из прежнего состава остались только трое. Женам врагов не было места в советской общественной организации.

Конформизм, антидемократизм — можно долго перечислять характеристики советского человека. Но одновременно с этим в недрах повседневной жизни формировались и другие механизмы выживания людей в эти годы — уход в частную жизнь, дружба, взаимопомощь, проявлявшиеся в глубоком сострадании и человечности.

Из арестованного руководящего состава АКО в Хабаровск осенью 1937 г. были вывезены П. М. Никитиных, А. Р. Орлинский, Н. Х. Бучель, И. А. Гольдберг, М. М. Хонин, Г. Д. Торопов, Н. Н. Смирнов, А. С. Степанов, П. А. Камша, М. М. Плехов, Б. М. Топорищев. Там к этому времени уже были собраны другие члены «шпионско-диверсионных организаций». Это были руководители Главвостокрыбпрома, местных рыбных трестов, консервных заводов, судоверфей, а также капитаны транспортных и промысловых судов, начальники политуправлений, главные инженеры и другие. В Хабаровске готовился открытый судебный процесс. На февральско-мартовских заседаниях Военной коллегии Верховного суда СССР в 1938 г. значительной части обвиняемых был вынесен смертный приговор. По моим предварительным подсчетам [32], в АКО в 1937 г. было репрессировано 183 чел. Из них к высшей мере наказания были приговорены 99 чел., или 54 %.

Приговор приводился в исполнение в разных местах. Вывезенных аковцев-управленцев расстреляли во Владивостоке. С марта по июнь 1938 г. в Петропавловске был приведен в исполнение приговор для другой части осужденных. Но и в том, и в другом случае в документах фиксируется, что «место захоронения неизвестно».

Выявление врагов состоялась. Пора было выкорчевывать корни вредительства. Начиная 1938 год...

ПРИМЕЧАНИЯ

1. *Мандрик А. Т.* История рыбной промышленности российского Дальнего Востока (1927—1940 гг.). — Владивосток, 2000. — С. 111.

2. Там же. С. 112.

3. ЦДНИКО. Ф. 13. Оп. 6а. Д. 55. Л. 95.
4. Материалы февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б) 1937 // Вопросы истории, 1995. — № 3. — С. 12.
5. Мандрик А. Т. Указ. соч. — С. 116.
6. Эта таблица и три последующих составлены на основании «Списка жертв политических репрессий на Камчатке в 1923—1964 гг.», хранящегося в ГАКО. ВМН — высшая мера наказания; ИТЛ — исправительно-трудовые лагеря; ПВП — поражение в правах.
7. ЦДНИКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 149. Л. 34.
8. Цит. по Мандрик А. Т. Указ. соч. — С. 116.
9. ЦДНИКО. Ф. 2. Оп. 2. Д. 217. Л. 9.
10. Там же. Л. 10—11.
11. ЦДНИКО. Ф. 2. Оп. 2. Д. 227. Л. 112.
12. Там же. Ф. 13. Оп. 6а. Д. 60. Л. 14.
13. Там же. Ф. 2. Оп. 2. Д. 158. Л. 201.
14. Там же. Л. 255.
15. Цит. по Мандрик А. Т. Указ. соч. — С. 120.
16. ЦДНИКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 240.
17. Там же. Ф. 13. Оп. 6а. Д. 60. Л. 43.
18. Там же. Л. 43.
19. Там же. Л. 44.
20. ЦДНИКО. Ф. 2. Оп. 2. Д. 217. Л. 3.
21. РГАЭ. Ф. 8198. Оп. 1. Д. 26. Л. 106—108.
22. Смышляев А. А. Камчатка: от Адамовича до Бирюкова. — Петропавловск-Камчатский, 1996.
23. ЦДНИКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 90. Л. 76, 74, 82.
24. Там же. Л. 80.
25. РГАЭ. Ф. 8198. Оп. 1. Д. 15. Л. 43.
26. Там же.
27. Там же.
28. Там же. Д. 26. Л. 250.
29. ЦДНИКО. Ф. 2. Оп. 2. Д. 227. Л. 201—202.
30. Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 129. Л. 79.
31. Там же. Ф. 13. Оп. 6а. Д. 60. Л. 36.
32. Подсчитано по «Списку жертв политических репрессий на Камчатке в 1923—1964 гг.».

РУССКИЕ И ЯПОНЦЫ НА КАМЧАТКЕ

В. В. АГАФОНОВ

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЯПОНСКИХ РЫБОПРОМЫШЛЕННИКОВ В ПЕРИОД МЕЖДУ 1923—1927 гг.

Ровно сто лет назад, 28 (15) июля 1907 г. между Российской Империей и Японией была заключена рыболовная конвенция. Срок ее действия устанавливался на двенадцать лет. Остановимся на содержании этого документа, оказавшего самое серьезное влияние на историю Камчатки в довоенный (имеется в виду Первая мировая война) и, особенно, в межвоенный период (то есть между Первой и Второй мировыми войнами).

Согласно статьям конвенции, японские рыбопромышленники получили равное с русскими подданными право на аренду морских рыболовных участков в так называемых «конвенционных» водах. К конвенционным водам были отнесены все прибрежные участки, за исключением устьев рек и 34 закрытых бухт, где рыболовство подданным Японской Империи запрещалось полностью. Деятельность японских рыбопромышленников ограничивалась добычей рыбы, сбором и обработкой морепродуктов. Им запрещался промысел морского зверя. В отношении же хозяйственной деятельности на берегу и в прибрежных водах права японских рыбопромышленников были достаточно широки: им разрешалось возведение хозяйственных построек, беспошлинный ввоз необходимого для промысла оборудования, беспошлинная перевозка оборудования с одного промыслового участка на другой.

Российскому правительству удалось добиться «уступки» — беспошлинного ввоза на территорию Японии рыбы, выловленной в конвенционных районах. Это должно было поставить отечественных предпринимателей в равное положение с японскими рыбопромышленниками. Однако на деле это привело к тому, что уже в 1908 г. большинство участков арендовали японские предприниматели, те же промыслы, что достались российскими рыбопромышленникам, были вынуждены использовать японскую рабочую силу, встраиваться в сложившуюся систему торгов, осваивать иные технологии обработки рыбы на берегу. Более того, японцы через систему покупки подданства поставили под свой контроль и внутренние воды. В какой-то мере они контролировали и скупку рыбы у коренного населения Камчатки. При чем конвенция специально оговаривала право японцев на скупку и переработку добытой местным населением рыбы.

В последующий период происходит бурный рост японской экономической деятельности в российских прибрежных водах. Оценка масштабов этой

деятельности сегодня выросла в серьезную историографическую проблему. Причем, особую сложность представляет период гражданской войны (1917—1921 гг.) и последующие годы (1922—1927 гг.).

Проблема заключалась в том, что сил отечественного промыслового надзора для контроля выполнения правил рыболовства катастрофически не хватало, хотя он официально был учрежден в 1898 г. Фактически же только с 1901 г. начинается осуществляться береговой надзор. В «Отчете дипломатического агента Народного комиссариата по иностранным делам» (НКВД), датированным 1944 г., указано, что в 1903 г. на Камчатку была прислана сторожевая шхуна «Сторож». Но, как удалось установить нам на основе аналитических записок, которыми открывался каждый годовой отчет промыслового надзора за 1923—1925 гг., проблема с особой остротой вновь встала после гражданской войны и восстановления деятельности надзора.

Так, в отчете по Западно-Камчатскому району за 1923 г. указывается на совершенно плачевное состояние морского контроля. В распоряжении промыслового надзора имелось только одно судно со скоростью хода пять узлов (!!!) [1]. Старший промыслового надзора указывал на довольно анекдотичное обстоятельство: в случае, если катеру приходилось двигаться против течения, его мог спокойно обогнать человек, идущий по берегу. Побережье Камчатки изрезано множеством речек, впадающих в Охотское и Берингово моря. В тех же самых документах указывается на то, что промысловый надзор был вынужден переправляться через водные преграды на подручных средствах [1].

Невелик был состав промыслового надзора. Так, в 1924 г. Восточно-Камчатский промысловый район должны были контролировать всего 12 обходчиков. Для сравнения: в 1901 г. на Камчатку прибыли всего два инспектора.

Все эти обстоятельства позволяют по-иному взглянуть на проблему оценки деятельности японских рыбопромышленников. У нас не имеется достаточных сведений для подробной и обстоятельной ее оценки. Практически весь промысел в довоенный период был, выражаясь по-современному, «серым» и слабо контролировался властями. О времени же Первой мировой и гражданской войн говорить не приходится. Интересующий нас этап в развитии деятельности японских рыбопромышленников на Камчатке (1923—1927 гг.) также является достаточно проблемным во многих отношениях.

Во-первых, в результате гражданской войны в России японцы лишились даже слабой конкуренции со стороны российских рыбопромышленников, резко сокративших вылов рыбы в 1918—1922 гг.

Во-вторых, как в период гражданской войны, так и в последующие годы, на Дальнем Востоке в целом и на Камчатке в частности отсутствовала какая-либо легитимная власть. Естественно, что деятельность промыслового надзора была полностью парализована. Причем говорить об установлении советской власти на Дальнем Востоке даже в 1922 г. проблематично.

В-третьих, вместе с крушением Российской Империи в результате революции 1917 г., рухнула и правовая система. Советская Россия в 1920-е гг. пытается выстроить новую систему международных соглашений. Конвенции это коснулось непосредственно, так как в 1919 г. истек срок ее действия.

В результате изложенных причин проясняется, почему начиная с 1923 и по 1927 гг. деятельность промыслового надзора осуществляется весьма осторожно. Гражданская война привела к множеству негативных последствий в отношениях между Японией и Советской Россией. Фактически, Япония открыто выступила в гражданской войне на стороне противников советской власти. Основу сил интервентов на Дальнем Востоке составляли именно японские войска. Японцы стремились придать своей деятельности видимость законности. Так, в 1919 г. было заключено соглашение с правительством адмирала А. В. Колчака, которое продлевало действие конвенции 1907 г. на неопределенный срок. А в 1921 г. вообще объявляется «свободный» лов. Правда, японская сторона впоследствии выплатит около одного миллиона рублей компенсации за деятельность в 1921—1922 гг.

Возобновление регулярного рыбопромыслового надзора с сопутствующим сбором отчетов по рыбопромысловым районам следует относить к 1923 г. Это видно на примере документов, хранящихся в Государственном архиве Камчатской области (ГАКО). Основная масса годовых отчетов относится именно к 1923 г. Наиболее полными и содержательными представляются отчеты по Западно-Камчатскому рыбопромысловому району.

В 1923 г. к берегам Камчатки было отправлено посыльное судно «Красный вымпел». Задача, которая официально ставилась перед этой экспедицией, была довольно проста: обследование соблюдения правил рыболовства в Охотско-Камчатском крае. Судя по составленному отчету, цели экспедиции, однако, были гораздо шире [3]. Ей следовало получить первичную и достоверную информацию об японских промыслах в камчатских водах.

Отчеты рыбопромыслового надзора показывают, что в 1923 г. господство японцев было практически безраздельным. Русские рыбопромышленники не могли составить значимой конкуренции, что видно на примере статистических данных, прилагавшихся к отчетам. Но эта статистика вызывает определенные сомнения, так как собрать полные и исчерпывающие данные по деятельности японских рыбопромышленников надзор при всем желании не мог (как могут 12 человек проконтролировать весь Восточно-Камчатский район с суши!). Однако даже имеющаяся информация о деятельности японцев на Камчатке впечатляет.

Период безвластия на Дальнем Востоке был использован японскими рыбопромышленниками полностью. В 1914 г. в русле общей политики укрупнения промышленности создается крупное промысловое объединение —

компания «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша». Дело в том, что вся японская промышленность объединилась в крупные картели — дзайбацу. В отечественной литературе их лаконично именуют монополиями. Однако они не являлись монополиями в обычном понимании смысла этого термина.

Как правило, компания-монополист контролирует определенную отрасль промышленности. Например, трест «Стандарт Ойл» в начале XX в. контролировал в США добычу и переработку 90 % нефтепродуктов. Дзайбацу же объединяли несколько отраслей промышленности и, как правило, возглавлялись семейными кланами. Им давались гарантии от государства, более того, японское правительство всячески поощряло концентрацию всего производства в рамках немногочисленных дзайбацу.

Компания «Ничиро» появилась именно вследствие подобной государственной политики. Однако здесь присутствовал и чисто прагматический момент. Японские арендаторы были заинтересованы в получении стабильной прибыли и снижении рисков. А риски были и немалые. Характеризуя ситуацию с выловом рыбы в 1924 г., глава промыслового надзора зафиксировал следующий важный момент: «Истекший сезон был обилен рыбой, в самый ход рыбы стояла прекрасная (по-камчатски) погода, отъезд с промыслов тоже не сопровождался обычными осенними штормами, но, к сожалению, зависимость от рынков сбыта, в данном случае, от китайского (Шанхайского) рынка, наглядно сказалась при реализации улова осенью. Вследствие гражданской войны в Китае, в сфере Шанхая, главном рынке сбыта сухого посола, приостановились всякого рода сделки на горбушу, и цены, сверх всякого ожидания и расчета, сразу пали...» [2, л. 125—125 об.].

Цены на рыбу сухого посола колебались достаточно сильно. Участие на паях в столь крупном предприятии, как «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша», давало японским арендаторам достаточно высокие гарантии. В силу этого, с момента своего основания и до конца 1920-х гг. компания «Ничиро» являлась фактически монополистом в камчатских водах.

Если обращаться к статистическим данным, то становится заметным тот факт, что руководство компании намеревалось надолго закрепиться в камчатских водах. Согласно отчету за 1923 г., в Западно-Камчатском районе данная компания возвела более 250 строений промыслового характера. При этом постоянно расширялась ее деятельность. В 1923—1924 гг. «Ничиро» только в одном Западно-Камчатском районе содержала флот в составе 29 моторных катеров, зафрахтовало более пятидесяти пароходов, из них четыре тоннажем более 3 000 т. На промысловых участках компании в Западно-Камчатском районе, в среднем, ежегодно работали 8 368 чел.

Ни один частный арендатор или рыбопромысловая компания не могли тягаться с «Ничиро». Из японских арендаторов видное место занимали «Ни-

сиде Шози Кабусики Кайша», «Карафуто Гио-Гио Кабусики Кайша», Сакомотто Сакухей, Сузуки Сакей. Однако, даже если оставить в стороне прочие параметры, а провести сравнение по количеству работавших на участках, то выяснится, что число занятых на их промыслах едва ли дотягивало до трех тысяч (среднегодовой показатель — 2 700 чел.), т. е. меньше трети от числа работавших на участках «Ничиро».

О русских же рыбопромышленниках и говорить не приходится. На участках самого крупного государственного арендатора, «Дальморепродукта», работали по тому же отчету 730 чел., 718 из которых были японскими подданными. Анализ использования японской рабочей силы в государственных рыбопромысловых компаниях в 1920-е гг. дает интересные результаты. Так, на промыслах Охотско-Камчатского акционерного рыбопромышленного общества (ОКАРО) в 1924 г. было занято, в среднем, 139 чел., из которых только семеро имели советское гражданство [1]. У частных арендаторов положение было еще более острым.

Столь активная деятельность японских рыбопромышленников, казалось бы, должна была тревожить советское правительство. Однако не следует упрощать ситуацию и сводить историю взаимоотношений в сфере рыболовства исключительно к конфликту, который последовал после заключения новой конвенции в 1928 г. Ситуацию необходимо рассматривать в более широком контексте.

Советское правительство тогда не желало обострения отношений с Японией и более всего не хотело задевать интересы японских промышленников в камчатских водах. Прекрасно осознавался тот факт, что наладить и осуществлять полноценный контроль за деятельностью японцев в начале 1920-х гг. было невозможно. В силу этого деятельность промыслового надзора фактически сводилась к сбору данных и к пресечению браконьерской деятельности там, где это было возможно.

Кроме того, создать в короткие сроки конкурентоспособную государственную рыбную промышленность было невозможно. К тому же, японцы исправно платили за аренду рыбопромысловых участков. Данное обстоятельство немаловажно, так как в начале — середине 1920-х гг. советское правительство ищет любые возможные способы привлечения иностранного капитала в страну. Основная ставка делается на концессии, которые гарантировали высокие доходы концессионеру.

Парадоксально, но факт: японская деятельность на Камчатке не прекращалась ни в 1929 г. (обострение отношений из-за Китайской Восточной железной дороги), ни в 1938—1939 гг. (Хасанский конфликт, локальные боевые действия на реке Халхин-Гол), причем в Приморье и Приамурье в 1939 г. в мирное время был развернут Забайкальский фронт, что фактически оказа-

лось равносильно состоянию войны. Со стороны Японии мы видим ту же терпимость и уступчивость, что при возможностях Японской Империи в азиатско-тихоокеанском регионе выглядит достаточно странным.

Здесь необходимо учитывать то обстоятельство, что Япония уже в 1910-е гг. вступает в скрытое противостояние с США. Камнем преткновения для обеих держав были Китай и Юго-Восточная Азия. Япония последовательно старалась вытеснить европейские державы и США из этого региона. Все это создавало своеобразную атмосферу, в которой развивались отношения между Советской Россией и Японией на Северо-Востоке Азии.

Неоднозначность отношения к японским рыбопромышленникам в период с 1923 по 1925 гг. показывает такой отрывок из отчета промыслового надзора (сохранен стиль оригинала): «Японцы — легально и закономерно — работающие на Камчатке иностранные деловые люди, наши арендаторы, в массе неуклонно исполняющие все пункты договоров и беспрекословно подчиняющиеся распоряжениям промнадзора. Если судить по числу зафиксированных нарушений с их стороны, то, за исключением 2—3 случаев злоупотребления отдельных участковых доверенных и синдо, главная масса не выходит из границ мелких обычных случаев: антисанитарии и пр. В данном случае, конечно, приходится иметь дело не столько с изменением, вообще говоря, природы и навыков промысловых японцев, как с замечаемыми за два последние года усиленным стремлением японадминистрации промыслов доказать возможность вполне законной работы японрыбаков, что она при всяком случае старается подчеркнуть. Что же, в добрый час!» [2, л. 119 об.].

Приведенный текст интересен не только содержанием, но и формой. Встречаются типичное для той поры стремление к разным сокращениям (японцы, японадминистрация, японрыбаки). Как видно, отношение к японским рыбопромышленникам со стороны промнадзора более чем толерантное. Это отношение сохранится вплоть до 1928 г. Впоследствии же начнется экономическое соперничество между японскими рыбопромышленниками и советскими государственными компаниями.

В целом период с 1923 по 1927 гг. можно охарактеризовать как время относительно стабильных и динамично развивающихся отношений между двумя странами в сфере рыболовства. Что же касается хищничества японцев в камчатских водах то оно, безусловно, было. Однако деятельность государственных рыбопромысловых компаний в 1930-е гг. также носила хищнический характер. Только это можно назвать «плановым хищничеством». А как еще иначе можно охарактеризовать ситуацию, при которой план на вылов рыбы формировался без учета реальных возможностей береговой переработки?

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКО. Ф. 210. Оп. 1. Д. 1. Сведения об аренде участков и сезонных уловах по Западно-Камчатскому рыбопромысловому району.
2. Там же. Д. 3. Годовые отчеты по Западно-Камчатскому рыбопромысловому району за 1916, 1919—1925 гг.
3. Там же. Д. 9. Отчет по обследованию правил рыболовства в Охотско-Камчатском крае на посыльном судне «Красный выпел».
4. Там же. Д. 12. Сведения об улове рыбы и ее обработке по Западно-Камчатскому рыбопромысловому району.

ДОКУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ (1925—1943 гг.)

Ниже приводятся новые материалы, характеризующие различные стороны взаимоотношений между советскими властями и японскими рыбопромышленниками. Эти документы выявлены при изучении фондов Архива внешней политики России, Государственного архива и Центра документации новейшей истории Камчатской области.

Циркулярное письмо губернского бюро ВКП(б) от 19 октября 1925 г.

Дорогие товарищи!

Приграничное положение Камчатской губернии, наличие иностранных, главным образом, японских концессионных и арендных предприятий на Камчатке (рыбалки, заводы и проч.), обязывает советские и партийные органы наши к особой осмотрительности и выдержанности в своих мероприятиях, дабы не дать повода к недоразумениям и кривотолкам, могущим быть так или иначе использованными иностранцами в их интересах.

В равной мере это относится и к отдельным представителям власти и членам партии.

Иностранцы, японцы главным образом, заинтересованы в том, чтобы под разными формами усилить свое влияние в районах приложения их капитала и, в первую очередь, им необходимо нейтрализовать те или иные ограничения, предусмотренные соглашениями и законами нашими. Возможность указанных попыток со стороны иностранцев нельзя упускать из виду; и потому во взаимоотношениях с ними следует соблюдать максимальную выдержку и осмотрительность.

В частности, имеются сведения, что в некоторых районах японская администрация предприятий проявляет стремление к персональным сближениям

с местными ответработниками, причем прибегает к «дружеским» и «на память» подаркам, точно так же, по просьбам местных работников, делает одолжения общественным организациям.

Практикуется устройство нечто вроде банкетов с выпивками на брудершафт, практикуется угощение представителей Таможни и ГПУ, прибывающих в наши порты иностранных пароходов. Эти любезности, быть может, и малозначащие сами по себе, могут, однако, явиться переходными моментами к установлению фамильярных приятельских отношений и повести к кумовству с представителями японского капитала, что явно недопустимо, в частности, практика угощений представителей Таможни и ГПУ, являющихся для досмотра пароходов, может отразиться на тщательности досмотра.

Губбюро Р.К.П., учитывая все изложенное, находит необходимым предупредить всех партийцев, так или иначе соприкасающихся с представителями иностранного капитала или правительств, о недопустимости установления с иностранными представителями отношений, могущих перейти в кумовство.

Из этого не следует, что надо держаться вызывающе или грубо. Нет, нужно держаться тактично, любезно и вежливо, но эта любезность не должна выходить из рамок официальных и не давать иностранцам никакого повода к услугам и одолжениям, так как всякое одолжение создает незаметно некую зависимость от иностранцев, во-первых, и, во-вторых, неудобно для престижа наших организаций и работников.

Конечно, дать рецепт на каждый случай невозможно, но допустимо, что при известных обстоятельствах, по соображениям такта и в интересах соблюдения официальной вежливости, нашим работникам принять приглашение на то или иное торжество или явиться с официальным визитом, но всегда и везде наш работник должен держаться так, чтобы не ронять престижа организации, не становиться в зависимость, не выходить из рамок официальных взаимоотношений.

Устанавливая строго официальные отношения с представителями иностранного капитала, с иностранными рабочими, надо держаться иначе, иметь курс на товарищеское сближение, но и здесь требуется известная выдержка и осмотрительность, дабы не подвести рабочих под удар последующих преследований полиции и не дать повода к малейшим дипломатическим осложнениям, но, в общем и целом, во взаимоотношениях с иностранцами надо проявлять *классовый подход* — ближе держаться к рабочим и строго официально к администрации и капиталистам.

С коммунистическим приветом
Секретарь Губбюро Д. Бузин,
Уполномоченный Д.В.К.К. Якимов

План работы среди японских рабочих на рыбных промыслах Камчатского полуострова на сезон 1927 г.

1) Основным моментом в работе среди японских рабочих на Камчатке должно явиться классовое воспитание рабочих путем пропаганды и агитации, организации профсоюзов рыбаков и вовлечение масс рыбацкого пролетариата во всю политическую борьбу японского рабочего класса, выдвигая основной лозунг: «Только в организационности сила рабочего класса».

2) Кроме этих общих задач, необходимо заострить внимание на изучении повседневных требований рыбаков, организовывая массы вокруг этих требований и добиваясь осуществления их через сами же рыбацкие массы.

3) Методы работы среди японских рабочих на русских и концессионных промыслах должны быть различны.

4) Работа на концессионных промыслах должна выражаться в изучении общих условий, обстановки работы, изучение общих условий труда и быта рабочих на промыслах, выявление активного элемента среди рабочих, организации актива руководящей группы масс. Налаживание связи через эти группы с широкой массой рабочих, проводя тем самым через эти группы с широкой массой рабочих, всю работу по созыву общих собраний, митингов, совещаний, бесед и распространение литературы.

5) При проведении агитационно-пропагандистской работы на концессионных промыслах основными лозунгами должны быть:

- а) в организации рабочего класса — его сила и мощь;
- б) организуйте в Японии союзы рыбаков;
- в) организовавшись в союзы, нам легче будет вести борьбу с капиталистами;
- г) требования восьмичасового рабочего дня;
- д) требования повышения заработной платы;
- е) долой самоуправление сендо (старшин, руководителей. — *Ред.*);
- ж) требования человеческих обращений;
- з) долой кабальные договора;
- и) требуйте принятия законодательства СССР.

6) Работа среди японских рабочих на русских промыслах должна пойти по линии общих задач, указанных в первом пункте, и по линии разъяснения колдоговора и проведения его в жизнь.

Вышеуказанные мероприятия должны проходить путем созыва: отдельных митингов и собраний японских рабочих, путем совместных собраний, вечеров смычки и т. д. с русскими рабочими. Вся работа должна проходить под непосредственным руководством промыслового комитета и инструктора среди японских рабочих.

7) Провести возможный учет всех членов союзов из среды японских рабочих по всем промыслам. Не только русских, но и японских. При проведе-

нии агитпропрработы за организацию союза рыбаков, вопрос о принятии японских рабочих в члены означенного союза стоять не должен. Японские рабочие в союзы не принимаются, но последние должны быть обслуживаемы и наравне с членами союза, т. е. могут быть выбраны в профком и выделены в различные комиссии. Уплата членских взносов в наш союз организованными членами японрабочих может проводиться только тогда, когда сами в отдельности каждый рабочий член японского союза пожелает это сделать.

8) В целях развития работы и дальнейшего ее укрепления и углубления, сосредоточить внимание инструкторов на выявлении и подборе актива; актив организуется в тройки или пятерки. Группы организуются по принципу промыслов, т. е. на каждом промысле своя группа, при чем на промысле может быть организовано несколько групп по баракам, общежитиям. Связи между группами осуществляются посредством представителей от групп. В целях конспирации составы групп не должны быть известны друг другу. Группы существуют весь сезон, а по окончании сезона они должны явиться инициаторами по организации союзов в Японии.

9) Инструкторам совместно с ...комом (в оригинале неразборчиво. — *Ред.*) обратить внимание на подготовку актива.

10) В целях успешного проведения работы необходимо наладить связь, как с районными уполномоченными, промысловыми комитетами, так и с партийными и комсомольскими организациями, а также через таможенных уполномоченных и промнадсмотрщиков, если последний состоит членом ВКП(б), ВЛКСМ. Особо необходимо обратить внимание на связь при обслуживании промыслов в концессионных водах.

11) При возникновении контактов в связи с проведением в жизнь коллективного договора, в части касающихся японских рабочих, конфликты разрешаются Р.К.К. с участием инструкторов. Конфликты должны быть разрешены посторонним составом Р.К.К., существующем на промысле.

Произвести полный учет всей литературы на японском языке на Камчатке.

12) База литературы группируется при райуполномоченных, где должна быть также и библиотека и библиотека-передвижка.

13) Дальнейшее изучение условий труда рабочих должно происходить примерно по вопросам следующего порядка: а) число рабочих? б) их социальный состав? в) квалификация? г) отношение к профсоюзам? д) продолжительность работы на Камчатке? е) из каких районов? ж) отношения между сено и рабочими? з) отношение между русскими и японскими рабочими и т. д.

14) Должна быть установлена систематическая связь с Окрпартбюро и Крайкомом, путем телеграмм и краткой информации через письма.

15) Выяснить возможность организации русско-японского комитета союза пищевиков. Повести агитацию в направлении осуществления этого лозунга.

ЦДНИКО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 21. Л. 15—16.

Протокол заседания заводского комитета рыбоконсервного завода Дальгосрыбтреста в Усть-Камчатске от 20 июля 1927 г.

Член завкома Андриющенко. Информация о пункте 56-м коллективного договора.

Что дает наш колдоговор японским рабочим? Установлен восьмичасовой рабочий день, еженедельный день отдыха, в случае работы в день отдыха рабочие получают две иены, а за погрузочно-разгрузочные работы — 1 сену с одного пуда в сверхурочное время, продукты питания бесплатно, через выборного артельщика из рабочих выданы расчетные книжки, мыло и спецодежду по номенклатуре, приложенной к колдоговору, индивидуальные расчеты с каждым рабочим...

10-го числа было собрано общее собрание японских рабочих, на котором присутствовало около 200 человек...

[Требовали:] 2) принять меры к прекращению избиения рабочих японской администрацией и устранить их произвол, 3) улучшить питание, 4) улучшить жилищные условия и просить русских рабочих временно до постройки барака уступить им свое помещение, 5) улучшить лечение и питание больных, 6) не продавать предметы первой необходимости через сендо...

Постановили: ...предметы первой необходимости передавать непосредственно рабочему. При предъявлении наших требований Заводоуправление возражало против невозможности выполнения следующих пунктов:

- индивидуальных расчетов с рабочими;
- урегулировать рабочее время;
- передачи продуктов питания, предметов первой необходимости в руки артельщиков;
- трудности выдачи расчетных книжек;
- боязнь остаться без японской администрации.

По предъявлении завкомом требований... японская администрация, в принципе, против нашей заработной платы не возражала, но заявила, что о применении наших законов о труде думают запросить японское правительство. В то же время они против дней отдыха, против того, чтобы рабочие устраивали собрания, против того, чтобы члены завкома ходили в барак японских рабочих, и вообще, хотят, чтобы все было по старому, без применения наших законов о труде.

В практическом проведении в жизнь дня отдыха 10 июля мы встретили большое сопротивление японской администрации, но все же кое-как пол дня отдыха имели.

Примерно на другой день сендо Савада, приехав с морского берега на завод, в пьяном виде избил в бараке выборного представителя от рабочих т. Осава. Придя на завод в лакировальное отделение, избил рабочего во

время работы и при отъезде заявил японским рабочим, что он бил и бить будет. Вечером того же дня один из помощников сендо избил одного японского рабочего. Японские рабочие окончательно были возмущены поведением сендо и заявили, что объявят забастовку, в то же время требуя принятия мер.

Завком в переговорах с рабочими урегулировал вопрос о забастовке, и окончательное требование рабочих было, чтобы сендо извинился перед рабочими, которых он избил, и привлечь их к ответственности за избиение. Завком довел до сведения заводоуправления, требуя принятия мер против сендо и его извинения перед рабочими. Заводоуправление, вызвав японскую администрацию, потребовало извинения, но во время этих переговоров был получен сведения, что японской администрацией отдано распоряжение не выходить на работу, заявив, что мы еще не договорили по вопросу применения законов о труде, поэтому пока прекращаем работу.

Но работать нужно было. Пришедшие японские представители в завком спросили, как быть в настоящее время. Завкомом было разъяснено, что, несмотря на всякие распоряжения, рабочие должны выходить на работу, что немедленно было проведено в жизнь. С этого момента окончательно выяснилось провокационное поведение японской администрации, выяснилось, что они уже не выполняют распоряжений заводоуправления, и их авторитет среди рабочих был уже потерян. В конце этих переговоров они заявили, что за побои извиняются, но работать на таких условиях больше не будут.

В конечном итоге заводоуправление и завком стали перед фактом: остаться без японской администрации или сохранить все старые порядки, не применяя колдоговора, но с японской администрацией. После совещания местных организаций было решено отправить местную японскую администрацию на морской участок, оставив там ее работать вплоть до окончания сезона. В момент отъезда завком увидел, что старшинки сендо развили соответствующую агитацию о том, чтобы они бросали работу и ехали на морской участок. Заметны были кое-какие результаты их работы.

Завком, учтя создавшуюся обстановку, согласовал вопрос о снятии с работы всех японских рабочих, собрал общее собрание, на которое были приглашены управляющий заводом Волков, где его целью должно было быть сказать рабочим, что с отъездом сендо, японские рабочие получают зарплату непосредственно через Дальгосрыбтрест. Делалось все это в очень слабой форме, путем вопросов со стороны рабочих управляющему, который пытался даже пригласить для переговоров уволенного японского переводчика.

На этом же собрании открылось, что сендо считал рабочим куичи (премиальные. — *Ред.*) не по 50, а 40 иен со 100 коку (1 коку — 1,5 ц. — *Ред.*). В общем, провокация японской администрации не удалась: в том, что деньги им не заплатят и в результате отъезда изменения в количестве рабочей силы

получились следующие: чернорабочих 118, береговых рабочих 13, рабочих пристани 13, лебедки и водокачка 6, плотников 18, коммунальные услуги 6, рабочих икрынки 7, судовой команды 13, администрации 8.

Уехало со старой администрацией: администрации 8, плотников 9, береговых рабочих 8, промысловых рабочих 5, рабочих пристани 4, катерная команда 4, коммунальные услуги 2, всего 40 человек. Из уехавших приехало 2 плотника и 6 человек самовольно, и японские рабочие остались без администрации. Завком совместно с представителями японских рабочих выделили новую администрацию из рабочих, ранее работавших на административных работах, как-то сендо, переводчика и т. д., и представил их заводууправлению в лице управляющего заводом Волкову, который утвердил их в новых должностях. Работы продолжались нормально.

Кроме этого, мы сейчас имеем сведения о том, что японская администрация на морском участке прекратила работу и предъявила заводууправлению требование об отправке их в Японию (обстановка выясняется)...

ЦДНИКО. Ф. 45. Оп. 1. Д. 59. Л. 72—73.

Протокол заседания партбюро ячейки ВКП(б) рыбоконсервного завода Дальгосрыбтреста в Усть-Камчатске от 25 июля 1927 г.

...Было необходимо принять меры к проведению договора, главное о распределении куичи, о выдаче расчетных книжек и пр. Сендо на это не согласился. Кроме того, нужно сказать, что сендо при расчете с рабочими за выданные товары делал наценку в свою пользу. После проведенного собрания японских рабочих сендо напился пьяный и некоторых рабочих, в особенности выступавших на собрании, избил. После таких с его стороны поведений было предложено сендо перед рабочими извиниться, но последний счел это неприемлемым.

После переговоров с ним, отказа в исполнении требований самых выполнимых, заводууправлением было предложено выехать на морской участок, а среди оставшихся на заводе рабочих был выбран сендо из среды рабочих. При отъезде старым сендо была проведена агитация за выезд на морской участок, а также за увод катера «Кита». Остальные японские рабочие, видя впервые такое положение, все же, хотя опасались запугивания сендо, принимали активное участие в выборах сендо, артельщика и писаря. На первых порах, правда, выборные растерялись в исполнении и даче распоряжений, а также и со стороны было рабочих: и то, дескать, был вчера как савка, а теперь распоряжается. Но в настоящее время дело налаживается.

Рабочим объявлена ставка зарплат, распределение куичи, оплаты за вырубку и то, что распределение будет производиться при участии их выборов. На морском участке дело обстояло хуже. Сюда прибыл японский консул

Агата, который не понял предлагаемых нами условий по распределению куичи, что, дескать, куичи будут делиться поровну, но это не верно, куичи будут распределены между всеми рабочими, как морского участка, так и между заводскими рабочими, а к тому же по их специальности.

Было прислано с морского участка письмо, мотивируют на такие указания консула, в конце концов, с 19 июля бросили производить работу. Возмозно, что работу продолжать не будут, заявляют об отправке в Японию...

Т. Иси... (японский «профработник». — *Ред.*) на культработе. Среди японских рабочих идет обучение русскому языку при участии тов. Иси... У Иси большое сближение с рабочими. Он даже пьет вместе с ними сакэ и каждый день бывает пьяный, в результате получается то, что рабочие выбранного сендо и переводчика не слушаются и не хотят работать, а Иси берет на себя функции хозяйственника и администратора, благодаря чему японцы окончательно из рук выбиваются...

ЦДНКО. Ф. 45. Оп. 1. Д. 124. Л. 26—35.

Промысел лососевых в открытом море при помощи тате-ами

(статья инженера водно-промысловой исследовательской станции Такама Итаро, переведенная из журнала «Течи Гио-Гио Кай» от 18 ноября 1930 г.)

Наша рыбопромышленность в русских территориальных водах охраняется японо-советской рыболовной конвенцией, составляя право нашей Империи, но с каждым годом наступление советских госрыбоорганизаций увеличивается, и в результате давления советских властей налицо имеется угроза прекращения нашей рыбопромышленности в русских водах. Поэтому, безусловно, правительство и, прежде всего, Рорио Суйсан, Кумиай, Хойкуто Киокай и другие организации стремятся принять против этого какие-нибудь меры. Если окажется, что лососевых можно ловить не с береговых участков, а в открытом море, то можно будет производить промысел лососевых, не имея никакого отношения к СССР. Если бы пойманную рыбу можно было бы обрабатывать на плавучих заводах, как это делается на краболовах, то вопрос был бы разрешен.

Если дело будет обстоять так, то вопрос рыбопромышленности в русских территориальных водах решится не дипломатическим путем, а чисто технически. После производства в этом направлении всевозможных опытов и исследований выяснилось, что, по-видимому, можно заниматься рыбным промыслом в открытом море. Среди рыбопромышленников северных морей появилось достаточное количество желающих заниматься этим, и в этих видах был издан закон о рыбопромышленности с судов-баз. Постепенно практически осуществляется лов в открытом море, и в этом году в водах восточ-

ной Камчатки работала фирма Яги при помощи ставных неводов и фирма Хокусюи Гиогио при помощи плавных сетей (нагаин-ами), а на западной Камчатке ставными неводами работали Шова Косен Гиогио и Хокусю Гиогио.

Возможна или нет на практике работа тате-ами в открытом море?

Так как лососевые из открытого моря направляются для нереста в устья рек, то потому их легче всего ловить в устьях рек. Но если делать еще один шаг вперед, то нет ничего невозможного ловить их в открытом море. Но в открытом море лососевые идут не так густо, как у берегов, а рассеявшись. И если существуют у них определенные пути, то, как узнают их? Невозможно ли поставить тате-ами в открытом море на пути движения их? Над всеми этими вопросами промышленники ломают себе головы. Поэтому в прошлом году фирма Тайо Гиогио Кайша на западном берегу Камчатки против Явиной поставила в открытом море тате-ами, но так как этот невод не был поставлен как следует, то это дело закончилось полной неудачей.

Поэтому, в результате такого несчастливого опыта, заинтересованные промышленники с прошлого года до времени текущего года проводили, насколько это было возможно, изучение и обследование, истратив на это большие деньги, и в результате этого пришли к следующему способу ведения работы. Я тоже принимал участие в этом, как один из изучающих лиц в составлении плана и установке на практике тате-ами на этом берегу. Я приступил к работе с уверенностью успехе, но на практике теория не совпала с практикой, и между ними оказалась соответствующая разница, так как имелось предположение о возможности улова в 10 000 коку. Дело же закончилось тем, что поймали 6 500 коку.

Но, конечно, это произошло оттого, что русское охранное судно перерезало невода, и работу пришлось прекратить перед самым началом главного сезона лова. Во всяком случае, в результате этого рыбопромышленниками северных морей была признана ценность тате-ами в открытом море. Этим еще можно утешаться. Вышеупомянутое относится к восточному берегу, где в открытом море был поставлен тате-ами.

Сравнение открытого моря с береговыми участками. При установке ставного невода на береговых участках повторяют один и тот же способ. Поэтому ни сам хозяин, ни его сендо не имеют никакого опыта в смысле новых открытий, а работают, основываясь на прежней практике без особых препятствий. Что же касается лова в открытом море, то это работа совершенно новая, и на практике бывают случаи, когда совершенно неизвестно, как лучше бывает поступить.

Прежде всего, на береговых участках совершенно бывают неизвестны пути рыбы. Этого совершенно нет в открытом море. То есть, у берегов кета идет по определенному направлению вдоль берега, но в открытом море — это совершенно неопределенно. Особенно перед временем разгара нереста,

рыба попадает в невод с разных направлений. Эту рыбу называют также «прыгающей», каковая не торопится подниматься по реке. Поэтому из семи тате-ами, поставленных в этом году, были разные результаты: одни давали хороший результат в начале сезона, другие — в самый разгар хода рыбы...

В этом году приступили к работе, предварительно сделав соответствующие приспособления. Работа вначале пошла, как предполагалось, и не было допущено крупных ошибок. Затем, предполагали, что при обработке придется столкнуться с большими неудобствами, так как в отличие от краболовов, приходится обрабатывать большое количество рыбы в короткий срок, например, несколько десятков тысяч ящиков. Предполагали, что будут затруднения в связи с установкой и с обрабатывающими улов рабочими. Но на практике приготовили 30 000 ящиков и увидели, что этот вопрос решается довольно просто. Кроме того, консервы, приготовленные из продукта, добытого в открытом море, на Лондонском рынке получили более высокую расценку, чем продукт, изготовленный на береговых участках. В этом отношении можно сравнить с примером, имевшим место с крабokonсервами, изготовляемыми на береговых участках и краболовах.

Какой невод является подходящим. ...Так как рыба в открытом море идет более редко, то поэтому необходимо при установке тате-ами в открытом море крылья (каки-ами) делать гораздо более длинными. В открытом море против реки Камчатка на восточном берегу необходимо делать крылья приблизительно в пять миль, чтобы рыба не шла к берегу. В противном случае, я думаю, что трудно достигнуть тех результатов лова, как и на береговых участках.

Ценность рыболовных участков при лове в открытом море. В этом году на восточном побережье Камчатки было очень мало рыбы. По газетам, фирма Ничиро на восьми участках у устья реки Камчатки поймала рыбы меньше, чем в обыкновенные годы. По смете предполагалось поймать 51 200 коку, а поймали всего 20 400 коку. Таким образом, смета оказалась невыполненной даже наполовину. Соответственно этому, при лове в открытом море поймано тоже меньше, чем половина, то есть около 6 500 коку. Это количество составляет треть того, что поймала фирма Ничиро на участках у устья реки Камчатки.

Сравнение восьми участков фирмы Ничиро с одним морским как будто бы является неправильным, но, как выше уже было сказано, процентное соотношение между уловом на береговом участке и в открытом море не является случайностью, а представляет собой нормальное явление. То есть на расстоянии 3—4 миль в глубь моря от неводов фирмы Ничиро количество улова должно составлять одну треть. На этом основании по качеству рыболовный участок фирмы Яги можно сравнить с хорошим участком фирмы Ничиро...

Если принять во внимание, что таковой лов начали производить в нынешнем году впервые... то легко предвидеть, что лов в открытом море при помощи тате-ами создает новую эпоху в рыбопромышленности северных морей...

Если бы фирма Ничиро, израсходовав часть своих прибылей, организовала бы по примеру общества Хеяей Кенкюкай при Киодо Гио-гио Кайша организацию для изучения, то, возможно, что она не очутилась бы в столь печальном положении, как сейчас...

Рыболовная японско-русская конвенция 1907 г. была заключена на основании Портсмутского договора. В этой конвенции права нашей рыбопромышленности были разработаны до мелочей. В 1919 г., как следовало по соглашению, должна была быть пересмотрена японско-русская конвенция, но так как за два года до срока вспыхнула революция, то в России не было законно признанного правительства, почему нам пришлось вести переговоры даже с Омским правительством, с которым было достигнуто соглашение о продлении действия конвенции и всего к ней относящегося.

Весною 1920 г. произошли Николаевские события, и в Николаевск, Де Кастри и на Сахалин вступил наш флот. С этого года до 1925 г. наша рыбопромышленность охранялась военным флотом. В том же году, когда были Николаевские события, партизанами были сожжены 20 японских рыбалок и три крабовых завода.

Поэтому, чтобы сохранить в независимости свои права, предоставленные конвенцией, в 1921 и 1922 гг. сдавали деньги в депозит в банк, то есть японцы были вынуждены производить свободный лов. В конце 1922 г. советское правительство объединило под своей властью и Дальний Восток. Весною 1923 г. были урегулированы все прежние вопросы с рыболовными участками, и был заключен с советским правительством договор на один год. На основании Пекинского соглашения в декабре того же года начались переговоры о перезаключении рыболовной конвенции.

Так как в смысле политическом и экономическом русское правительство отличается от всех других государств, то из-за вопросов о государственных, кооперативных организациях, а также о консервных заводах — переговоры несколько раз срывались. Поэтому переговоры о перезаключении конвенции велись очень долго, и только в январе 1928 г. была заключена японско-советская рыболовная конвенция, которая действует в настоящее время, каковая вступила в действие с мая того же года. Эта конвенция, имея в своей основе Портсмутский договор, является его следствием.

Общее состояние русских участков. Русские начали в крупном масштабе работать в области рыбной промышленности на Дальнем Востоке с 1893 г. После обмена в 1875 г. Сахалина на Курильские острова, русское население обратило внимание на выгодность сахалинских рыбалок, ранее эксплуатировавшихся японцами. В заливе Анива в 1893 г. эксплуатировалось 6—7 рыбо-

ловных участков. Но они не имели достаточного капитала и не умели работать. Поэтому эксплуатация ими производилась совместно с японцами. Кроме этого, в то же время японцы снимали участки на один год, но на следующий же год участки сдавали русским. Например, в 1899 г. свыше десяти хороших рыбалок, эксплуатировавшиеся японцами, были переданы русским.

В устье Амура рыболовные участки, перешедшие русским, тоже первые были открыты японцами. Японцы выезжали туда на лов рыбы с 1892 г. В 1912 г. парусных и паровых судов, приходивших на лов рыбы, было свыше 80, которые вылавливали около 320 000 коку. Это было наилучшее время. Затем их количество стало постепенно уменьшаться, и в 1916 г. их осталось уже совсем незначительное количество.

Это произошло оттого, что русские изменили закон, запретив лов иностранцами и ограничив права их. Русские к этому времени научились от японцев ловить рыбу и могли сами эксплуатировать участки. На Камчатке впервые стала работать «Котиковая Компания» в 1895 г., когда отправила три японских парохода для лова в бухте Авача. В 1907 г. была заключена рыболовная конвенция, и в местах, где могли ловить только русские, было всего свыше десяти рыбалок (в 1908 г.). Больше всего было в 1919 г. — 87 участков. Кроме того, русские снимали участки в устьях рек и в бухтах, исключенных из действия конвенции.

Однако же, все предметы, необходимые для эксплуатации, брали в Японии и пользовались трудом японских рабочих (теперь так же). В 1922 г. советское правительство (правящее сейчас в России) дошло до Дальнего Востока и, в особенности с 1928 г., началось плановое развитие Дальневосточной рыбопромышленности. В том же году у них было 42 участка, в 1929 г. — 162 участка, в 1930 г. — 270 участков. Этим был побит рекорд русской дальневосточной рыбопромышленности.

В настоящее время вопрос о 43 лучших забранных русскими участках и 75 участках, имеющих большое значение, стоит между обоими государствами. Сейчас на Камчатке такое же положение с утеснением японцев, как было на Сахалине в 1899 г. и амурскими участками в устье и лимане Амура, что стоит в связи с изменением вновь изданных законов. Но зато развиваются русские.

В настоящее время поверхностным образом русские рыбопромышленные организации можно разделить на три вида: на государственные, кооперативные и частные...

Вопрос о территориальных водах. На основании рыболовной конвенции в 1929 г. в октябре в СССР был принят закон относительно рыбопромышленности, в котором советские территориальные воды были определены в 12 миль шириной. Япония считает территориальными водами трехмильную полосу. В 1908 г. при принятии закона о Морском рыболовстве территориальные воды свои Россия установила в 12 миль, но тогда относительно этого

вопроса не было достигнуто никакого определенного результата; так как Японией было сделано заявление о непризнании этого района, а Россия на это ничего не ответила.

Так как мнения относительно территориальных вод Японии и СССР не сходятся, то до сих пор бывало много случаев, когда японские суда захватывались или подвергались осмотру, с точки зрения Японии в международных, а с точки зрения СССР — советских территориальных водах. Имеются лица, которые из-за этого потеряли свое имущество, некоторые потеряли даже жизнь. Самый вопиющий пример этого — это когда в 1925 г. был захвачен краболов «Ристо-мару» в Охотском море.

В результате переговоров по этому вопросу, говорят, что СССР в 1928 г. обещал не захватывать японских судов, не заходящих в трехмильную зону. Затем, в июле 1927 г. был убит капитан моторного катера «Нитто-мару» с краболова «Кантон-мару» в то время, когда японским краболовом «Кантон-мару» было замечено кораблекрушение зафрахтованного СССР судна около Утхолока. Когда «Нитто-мару» вышел на помощь погибавшему судну, то капитан его был убит. По этому вопросу заявлен протест японскому правительству, но никакого результата из этого не получилось.

ЦДНКО. Ф. 45. Оп. 1. Д. 103. Л. 218—228.

Выписки из отчета за рыболовный сезон 1934 г. дипломатического агента НКВД СССР Г. Д. Тихонова об оказании помощи экипажу японской шхуны «Зинзиро-мару»

29-го июня на западный берег мыса Лопатка штормом была выброшена японская рыболовная шхуна «Зинзиро-мару». Шхуна получила значительные повреждения и течь. Команда шхуны в числе 8 чел. 30 июня была пограничными снята со шхуны и размещена в жилом помещении.

2-го июля вылетевшим из Петропавловска гидропланом на мыс Лопатка было сброшено распоряжение об оказании содействия команде шхуны и принятии мер к доставке людей на ближайший японский завод для переправки затем в Японию.

3-го июля дипагентство сообщило японскому консульству об аварии шхуны, об оказанной помощи и принятых мерах по возвращению людей в Японию.

4-го июля с японского завода № 32 прибыл на место аварии находившийся на западном берегу секретарь Консульства Гото и представитель МКПП (морского контрольно-пропускного поста. — *Ред.*) Усть-Большерецка. Шхуна была оставлена на месте, а команда была доставлена консульским катером на 32-й японский завод.

23 июля вице-консул прислал дипагентству письмо, в котором, согласно инструкции Яппра (японского правительства. — *Ред.*), просил передать

местным властям и погранохране благодарность за оказанную помощь шхуне и содействие ее команде (акт об аварии и письмо Консульства, приложение № 12).

Приложение № 12

Акт. 1934 года, июля 4 дня. Мы, нижеподписавшиеся: нач. КП Камчатского Погранотряда м. Лопатка — Коваленко Павел, капитан шхуны «Зинзиро-мару» — Шинабо Казанучи составили настоящий акт в том, что 30-го июня 1934 года была обнаружена на западном берегу м. Лопатка япшхуна; при приезде Нач. погранпоста на место крушения оказалось, что шхуна «Зинзиро-мару» сидела на мели. Из распросов капитана шхуны выяснилось, что шхуна села на мель 29 июня в 22 часа 35 минут вследствие большого шторма при западном ветре.

При осмотре оказалось, что у шхуны повреждены лопасти гребного винта, руль и кормовая часть, куда начала протекать вода в шхуну. На шхуне было 8 человек команды: капитан Шинабо Казуичи, Ито Катутаро, Хамазоно Сигоноре, Такиучи Коги, Такимура Хидикичи, Маеда Коносукэ, Фукусике Какичи, Инаката Нозазиро.

Шхуна «Зинзиро-мару» принадлежит господину Ямазаки Ичизо. Просьба команды шхуны высадиться на берег с вещами со стороны начальника погранпоста м. Лопатка была удовлетворена. Команда высадилась на берег 30 июня в 10 часов утра и направлена на пост, где было предоставлено ей помещение с печкой и посуда для варки пищи. Личные вещи команды и необходимые продукты питания были представлены с места аварии на пост подводой. Команда находилась на посту 2-е суток, где им были предоставлены часть продуктов, хлеб и посуда для варки.

2-го июля команда шхуны согласилась сделать пробный спуск шхуны на воду, куда вышла в 12 часов, а личные вещи и продукты были представлены подводой к шхуне. Шхуну снять не удалось без помощи катеров, и команда осталась на берегу в палатке ожидать прихода катера для снятия их и отправки по назначению. 4-го июля в 13 часов прибыл катер для снятия команды шхуны с 32-го японского завода — название катера «Хакуе-мару» японского консульства в Петропавловске, на котором прибыли команда катера 3 человека, 5 человек рабочих, управляющий 32 завода Цуцуми, секретарь японского Консульства в Петропавловске и представитель МКПП в Усть-Большерецке т. Сачук, который снял команду на борт в 19 часов и отправился в Озерную.

Шхуна «Зинзиро-мару» осталась на месте до прихода парохода из Японии, который произведет ремонт и снятие таковой с мели. На шхуне остались груз, часть горючего и инструменты. Места не считаны и не передавались командой, в чем составлен настоящий акт в 3-х экземплярах. *Подписи.*

Команда выносит благодарность за оказанную помощь — предоставление помещения, подводой для перевозки грузов и личных вещей и предоставление части продуктов — хлеба, масла и сахару. Команда никаких претензий к погранпосту м. Лопатка не имеет, в чем и подписываемся. Команда шхуны: 8 подписей по-японски. Секретарь японского Консульства в Петропавловске *Гото*

Японское консульство в Петропавловске-на-Камчатке. 23 июля 1933 г. Г-ну Г. Д. Тихонову, Дипломатическому агенту Народного Комиссариата по Иностранным Дела на Камчатке.

Настоящим имею честь, согласно инструкции от своего Правительства, просить Вас передать соответствующим Советским властям нашу глубокую благодарность за помощь, оказанную японской шхуне, потерпевшей аварию 23-го июля с. г. около м. Лопатка, властями советской пограничной охраны, а также за всякие содействие и удобства, как-то: ночлег в помещении, повозку, провизию и пр., предоставленные последними команде на указанной шхуне.

При этом я считаю своим долгом и уведомить Вас, что вышеуказанная команда 11-го сего июля на п/х «Синто-мару» благополучно была доставлена в Хакодате. Пользуясь случаем, прошу Вас принять уверения в совершенном своем к вам почтении. И. д. Консула Японии *Юхаси*

АВПР. Ф. 0348. Оп. 1. Д. 1. Л. 10, 43.

Выписки из отчета за рыболовный сезон 1934 г. дипломатического агента НКВД СССР Г. Д. Тихонова об оказании помощи экипажу японской шхуны «Кинси-мару»

7-го сентября в 400 метрах от о. Птичий села на камень и получила проболну шхуна Бюро рыбопромышленности и Минземлесов «Кинси-мару», имевшая разрешение на заход в этот пункт. Через два часа к месту аварии прибыла погранвласти с предложением помощи. Находившийся на шхуне инженер Минземлесов Като от помощи отказался и просил Начальника МКПП разрешить заход к месту аварии для оказания помощи плавающей в этом районе шхуне Минземлесов «Сюнкоцу-мару».

8-го сентября Дипагентством была получена телеграмма от японского консула, находившегося на пароходе «Синто-мару» на западном берегу, в которой сообщалось о том, что шхуной «Сюнкоцу-мару» получено разрешение от Полпредства на заход к аварийной «Кинси-мару».

Дипагентство договорилось с погранвластями о допуске шхуны и оказании ей содействия по спасению «Кинси-мару». Шхуна «Сюнкоцу-мару» пришла к месту аварии 9 сентября и 15 сентября, окончив ремонт, вместе со шхуной «Кинси-мару» ушла в открытое море.

Начальник МКПП района о. Птичьего, имея указание погранвластей получить письменную благодарность от аварийной шхуны за помощь и содействие ей, в период работы шхуны «Сюнкоцу-мару» неоднократно пытался предлагать ей нашу помощь, от которой обе шхуны неизменно отказывались. Желая все же добиться по примеру случая со шхуной «Зинзиро-мару» на Лопатке получения благодарности от шхуны «Кинси-мару», Начальник МКПП по своей инициативе вступил в переписку с инженером Минземлесов Мияке, находившемся на шхуне «Сюнкоцу-мару», и послал ему подарки (хлеб, масло). В результате этой переписки получил письмо капитана шхуны «Кинси-мару» с благодарностью «за любезность» (переписка, приложение № 13).

1. *Письмо Нач. МКПП инженеру Мияке на шхуну «Сюнкоцу-мару».* Не имея возможности, ввиду болезни, лично передать Вам, что разрешение Полпредства в Токио на пребывание в наших водах «Сюнкоцу-мару» на время аварии «Кинси-мару» получено, пользуясь благоприятной погодой, сообщая об этом моим сотрудником. Дабы скрасить вынужденное пребывание «Кинси-мару» в наших водах и со слов переводчика зная Ваше стремление к русскому хлебу и маслу, пользуясь случаем, указанное посылаю Вам. Еще раз сообщая, что если Вам потребуется помощь для скорейшего ремонта, к Вашим услугам. *Панков.* 12 сентября

Письмо инженера Мияке со шхуны «Сюнкоцу-мару» Начальнику МКПП. Спасательные работы, начатые 9 сего месяца у «Кинси-мару», идут успешно. 13-го успею поставить временный руль и завтра совершить пробное плавание, так что мы уверены как-нибудь обойтись без дальнейшего Вашего беспокойства с Вашей стороны. Мы очень благодарим за Ваши беспрестанные хлопоты. С совершенным почтением *Мияке.* 13 сентября (с письмом приложены консервы).

2. *Письмо Нач. МКПП инженеру Мияке на шхуну «Сюнкоцу-мару».* Господин Мияке, очень рад, что ремонт обошелся в 5—7-дневную стоянку при благоприятной погоде, могло быть хуже. Если Ваше судно готово к отходу, жалею, что не имею возможности лично пожелать Вам счастливого пути, если же не готово, еще раз предлагаю услуги нашего предприятия для успешного окончания ремонта. С почтением *Панков* (даты нет).

Письмо капитана шхуны «Кинси-мару» Начальнику МКПП. От капитана Симохачи г-ну Панкову. На это раз Вас заставили много беспокоится о нас, но к счастью вчера установили временный руль, и «Кинси-мару» совершило пробное плавание, результаты которого дали удовлетворительные. Этим случаем я шлю Вам благодарность за Вашу любезность за время стоянки около о. Птичий (даты нет). (С письмом присланы консервы.)

АВПР. Ф. 0348. Оп. 1. Д. 1. Л. 12, 44.

Акты, составленные советской стороной о нарушении японскими кораблями территориальных вод СССР, 1934 г.

С начала мая по сентябрь включительно в водах Камчатки находились по 2 японских миноносца, приходившие сюда посменно их порта Оминато. Миноносцы курсировали вначале в районах Усть-Камчатска до Тигиля и позднее, с переходом японских плавзаводов с восточного на западный берег, в районах Усть-Большерецка до острова Птичьего.

За это время были 2, так называемых «невинных прохода» японских миноносцев курсом через наши воды — 19 июля в Большерецком районе и 31 августа в районе реки Колпаковой и 2 следующих нарушения территориальных вод (акты, приложение № 8).

Приложение № 8

Акт. 1934 года 19 июля, 17 часов. Рыбучасток 834 АКО на западном берегу Камчатки. Начальник пограничного поста Большерецкого МКПП Ярцев в присутствии завбазой АКО № 7 Гущина и счетовода той же базы Пронина составили насто-

ящий акт о нижеследующем: 19 сего июля в 15 часов за пределами 3 миль, на траверзе 34 японского завода на горизонте моря заметил неизвестное военное судно, державшее курс на сближение к берегу. В 15 часов 55 минут указанное судно на траверзе рыбучастка АКО № 841 вошло в 3-х мильную зону и на расстоянии двух миль от берега, параллельно берегу, прошло курсом с юга на север. В 17 часов на горизонте моря скрылось. Наблюдением за движением судна установил: указанное военное судно имело японский военный флаг, окрашено в шаровый цвет, двухмачтовое. Людей во время движения судна не было видно. Скорость движения имело 9—10 миль в час. Действий никаких не производило. В чем и составили настоящий акт. *Подписи.*

Акт. 1934 г., августа 31 дня, КП Колпаково. Я, нач. Контрольного поста Колпаково Алимжинов А. в присутствии кр-ца Очкина Кузьмы, настоящий акт составил в нижеследующем: 31 сего месяца в 23 часа 10 минут на участке КП Колпакова курсом с севера на юг в расстоянии двух миль от берега прошло военное судно японского военного флота (миноносец) видны были сигнальные, название не установлено. О чем и составлен настоящий акт в 1 экз. *Подписи.*

Акт. 1934 г., июля 18 дня. КП Соболево, коса Воровская. Я, начальник Контрольного поста Соболево Гороковский Григорий Иванович в присутствии кр-цев того же поста Зеленина М., Теплых В. настоящий акт составили в нижеследующем: 17 сего месяца в 21 час. 30 минут на траверзе японского рыб. участка № 767 в 5 милях от берега, т. е. на широте 54° 13' 30" и долготе 155° 40' встало на якорь военное судно (миноносец) под японским флагом. На другой день, т. е. 18 июля в 9 час. 50 мин. миноносец, выбрав якорь, на этом же рыболовном участке, приблизился к берегу на расстоянии 2-х миль и, не бросая якоря, в таком положении простоял 35 минут. В это время к борту миноносца с крабового поля уч. № 123 были направлены 2 кавасаки, принадлежащие 19 японскому заводу. 1-й за № 884, старшина Эбино Тогитару, 2-й за № 881, старшина Сагоиро Иксабуру. На обоих кавасаки команды по 3 человека. Пробыв у борта миноносца по 5 минут, кавасаки прошли к берегу завода 19. После чего миноносец в 10 часов 25 минут ушел курсом на юг. Что делали кавасаки у борта миноносца, не установлено. Миноносец окрашен в шаровый цвет, 2-х трубный, 2-х мачтовый, название не известно, в носовой и кормовой части видны орудийные установки. О чем и составлен настоящий акт в 1 экземпляре. *Подписи.*

АВПр. Ф. 0348. Оп. 1. Д. 1. Л. 9—10, 40.

28 июня японсусл сообщил Дипагентству о том, что в районе Соболево в территориальных водах СССР 25 июня потерпел аварию пришедший на завод фирмы Ничиро № 18 японский рефрижератор «Хоко-мару». Для спасения парохода на место аварии выходят японский коммерческий пароход «Унио-мару № 3» и миноносец «Масаказе». В связи с этим японсусл просил разрешить заход обоим судам в наши территориальные воды для оказания помощи аварийному пароходу.

Дипагентство сообщило Японсусльству, что пароход «Унио-мару» может зайти на место аварии. Со стороны местных властей будет оказано полное содействие. Заход миноносца в территориальные воды СССР может быть разрешен только центральными властями, и что его просьба об этом будет немедленно передана в НКВД. 27 июня Яппосольство в Москве просило НКВД разре-

шить заход японского миноносца к аварийному пароходу, и 28 июня, не дожидаясь ответа НКИД, сообщило о том, что надобность в заходе миноносца миновала, так как «Хоко-мару» снялся собственными силами и ушел в море.

По полученным от погранвластей сведениям, миноносец вошел в наши территориальные воды и встал у борта аварийного парохода в 1 1/2 милях от берега против консервного завода Ничиро № 8 еще 27 июня, за день до обращения по этому вопросу Яппосольства в НКИД и Дипконсульства в Дипагентство. По линиям погранвласти были даны указания не чинить препятствий миноносцу и ограничиться составлением одностороннего акта о его нахождении в наших территориальных водах.

Миноносец продолжал оставаться в наших водах до 4 июля, когда он закончил все работы по «Хоко-мару» и «Унио-мару». Вышли в море к концу дня 3 июля.

О нахождении миноносца в наших водах без надлежащего разрешения Дипагентство неоднократно ставило в известность Япконсульство. Япконсул заход миноносца объяснил следующим недоразумением, происшедшим между Яппосольством и НКИД: яппосол, получив телеграмму, в которой якобы говорилось, что «Хоко-мару» своими средствами снял трос, намотавшийся на винт (в результате чего произошла авария); неправильно понял ее и сообщил в НКИД о том, что аварийный пароход снялся своими силами, и надобность в заходе миноносца миновала.

Япконсулу было заявлено, что его объяснение захода миноносца без разрешения в наши воды является совершенно неудовлетворительным, так как миноносец зашел туда за день до сообщения за разрешением, и поэтому «произошедшее недоразумение в Москве» никакого отношения к этому факту не имеет.

О данном случае с миноносцем НКИД поручило полпредству заявить протест МИДу.

18 июля в районе р. Воровской в территориальные воды СССР зашел японский миноносец и оставался в течение 35 минут на японском участке № 767 против РКЗ Ничиро № 13. С завода подходили и оставались у миноносца по пять минут два кавасаки, принадлежащих заводу.

20 июля Дипагентство сообщило об этом случае Япконсульству и предложило немедленно принять меры к прекращению нарушений наших территориальных вод японскими миноносцами и указало Консульству, что о данном случае Дипагентством сообщается в НКИД.

Погранвластям было предложено установить в официальном порядке, кто из администрации завода посылал кавасаки на миноносец, и причину их посылки. Местными погранвластями эти указания были поняты неправильно и оказались невыполненными.

АВПР. Ф. 0348. Оп. 1. Д. 1. Л. 8.

Переписка по вопросу оплаты за зимнюю охрану японских промыслов, 1934 г.

13 июля японконсул прислал Дипагентству письмо, в котором, указывая на случаи повышения ставок оплаты сторожей, нанимаемых японскими рыбопромышленниками для охраны промыслового имущества на зимний период, просил принять меры перед местными властями к урегулированию этого вопроса (письмо консула, приложение № 10).

Приложение № 10

Японское консульство в Петропавловске-на-Камчатке. 13 июля 1934 г. Господину Г. Д. Тихонову, дипломатическому агенту Народн. Комиссариата по Иностранным делам.

Настоящим имею честь сообщить Вам, что мною получена инструкция от своего правительства с нижеследующим содержанием:

«Во многих случаях при найме советских граждан в качестве зимних сторожей арендованных японскими подданными участков, согласно постановления ст. 16 Протокола “А”, приложенного к Рыболовной Конвенции между Японией и СССР, со стороны сторожей стали предъявлять требования об уплате чрезмерно большой суммы за свою услугу. По этому поводу уже в прошлом году консул г. Огата в беседе с тогдашним Председателем Камчатского Окр. Исполнительного комитета г. Бузиным просил его воздействовать на такое явление. В результате этого г. Бузин, идя навстречу просьбе г-на Огата, обещал ему сделать распоряжение местным сельским административным органам не требовать чрезмерно большой суммы оплаты за сторожа при заключении контракта о найме.

Однако, такие распоряжения г-на Бузина, по-видимому, были учтены не всеми сельскими органами. Требования чрезмерно большой суммы платы со стороны сторожей по-прежнему имели место и в прошлом году, как-то в Ичинском районе на западном берегу один завод и 6 участков фирма Ничиро была вынуждена оставлять без сторожей, ввиду несостояния контракта о найме их. Учитывая такое обстоятельство, необходимо сноситься с надлежащими советскими властями, чтобы ими были приняты соответствующие меры к предотвращению повторения подобных вопросов по случаю окончания настоящего рыболовного сезона и донести Министерству о результате переговоров по данному вопросу».

Доводя до Вашего сведения вышеизложенное, прошу Вас не отказать в любезности передать этот вопрос надлежащему органу и поставить меня в известность о мерах, какие могут быть приняты местными властями для удовлетворения пожеланий Японского Правительства. При этом препровождаю для Вашего сведения таблицу, по которой Вы могли бы сравнить суммы платы сторожам за сезоны 1932 и 1933 гг. Примите уверения в моем к Вам уважении.

И. Д. Консула Японии *Юхаси*

Приложение:

Плата зимним сторожам японских рыболовных участков, находящихся в аренде японских подданных, за сезоны 1932 и 1933 гг.

Районы	Номера участков	Плата за 1932 г., руб.	Плата за 1933 г., руб.
Охотский	373	450	650
	382 с заводом	700	800
Ульбеинский	401	400	450
	416	500	500
Тауйский	446	1 500	2 000
	452	—	1 000
Гижигинский	534	—	1 400
Паранский	565 с заводом	1 350	1 200
Ухоловский	639	1 200	1 200
Сопочный	завод № 13	1 185	1 100
	завод № 12	1 185	1 100
Ичинский	703	200	—
Кругогоровский	729	500	850
Большереецкий	829 с заводом	2 000	2 000
	837 с заводом	2 000	2 000
Усть-Камчатск	завод № 36	2 729,45	2 814
	завод № 37	2 729,45	2 814
	завод № 39	2 729,45	2 814

В конце декабря 1932 г. Крайисполком обязал Дальрыбу взять на себя (в порядке любезности перед японцами) обязанность посредничества между колхозами и японскими рыбопромышленниками в вопросах найма сторожей на зиму. В мае 1933 г. на основании указания начальника Дальрыбы Председатель Камчатского ОИКа (окружного исполнительного комитета. — *Ред.*) предложил председателям Райисполкомов для точного урегулирования ставок оплаты за охрану имущества японских промыслов, заводов и рыбалок установить твердые ставки за сезон в золотом исчислении по нижеследующим типовым исчислениям: 1) консервные заводы от 3 до 6 линий — 1 800 руб., 2) то же от 1 до 3 линий — 1 200 руб., 3) отдельные базы от двух участков включительно — 700 руб. и 4) то же от двух участков и выше — 1 000 руб.

На основании этих указаний, по согласованию с Дипагентством, ОИК в настоящем году запретил председателям РИКов (районных исполнительных комитетов. — *Ред.*) при заключении договоров между колхозами и японскими рыбопромышленниками взимать плату за работу сторожей выше указанных ставок. 16 июля Дипагентство сообщило Консульству письмом о том, Дипагентство условилось с местными властями об установлении твердых максимальных ставок сторожам за сезон и довело до сведения Консульства приведенные выше типовые подразделения этих ставок (письмо Агентства, приложение № 11).

Приложение № 11

Дипломатическое Агентство на Камчатке. 16 июля 1934 г. Господину Юхаси, и. д. консула Японии в Петропавловске-на-Камчатке. В ответ на Ваше письмо от 13 июля с. г., настоящим имею честь сообщить Вам, что в целях точного урегулиро-

вания вопроса ставок оплаты за охрану имущества японских промыслов, заводов и рыбалок, Дипломатическое Агентство НКВД на Камчатке условилось с местными властями об установлении твердых ставок за сезон в золотом исчислении по нижеследующим подразделениям:

- 1) консервные заводы от 3 до 6 линий — 1 800 руб.,
- 2) то же от 1 до 3 линий — 1 200 руб.,
- 3) отдельные базы от двух участков включительно — 700 руб.,
- 4) то же от двух участков и выше — 1 000 руб.

Примите уверения в моем к Вам почтении.

Дипломатический агент НКВД Г. Тихонов

Япконсул, возражая против золотого исчисления ставок, просил согласия Дипагентства на производство расчета по этому виду платежей советскими рублями, приобретенными японскими рыбопромышленниками до ликвидации Чосен-банка во Владивостоке, числящихся в настоящее время на текущем счету в Госбанке. Дипагент ответил, что со стороны Дипагентства нет особых возражений против указанных консулом расчетов, но этот вопрос Дипагентство само решить не может и передает просьбу консула в центр.

Согласно указаний НКВД, Дипагентством 23 августа устно сообщено консульству о том, что расчеты со сторожами советскими рублями, оставшимися после ликвидации Чосен-банка, производиться не могут и, таким образом, рыбопромышленникам следует производить расчеты со сторожами путем перевода иен по существующему курсу на советские рубли.

Указания НКВД на целесообразность заключения японцами договоров на охрану их имущества не с сельсоветами и колхозами, как это практиковалось до настоящего времени, а с профсоюзами, на условиях кодексов законов о труде, практически осуществить сейчас не представляется возможным, ввиду того, что в большинстве районов первичные профсоюзные организации и рабочие зимой находятся на значительных расстояниях от японских баз и заводов (за исключением 1-го и 2-го японских заводов в Усть-Камчатске, расположенных рядом с нашими заводами). Поэтому и в текущем году, за исключением Усть-Камчатских заводов, договора на охрану японского имущества заключены японцами с колхозами на условиях прошлого года.

АВПР. Ф. 0348. Оп. 1. Д. 1. Л. 9—10, 41—42.

Письмо японского консула в Петропавловске дипломатическому агенту НКВД СССР на Камчатке от 5 июня 1935 г.

С целью наблюдения над ходом лосося, равно и над биологическими особенностями лососевых, плавучей ихтиологической станцией, имеющийся у шхун Минземлеса Японии («Шункоцу-мару» и «Тэсио-мару»), во время рыболовного сезона 1935 г. будет производиться в водах открытого моря вдоль восточного и западного берега Камчатки выпуск живых кет и горбуш.

Каждая рыба будет носить привязанный к ее хвостовому плавнику с серебряным шнуручком целлулоидный номерок, как то показанный на приложенном при сем листочке.

Ставя Вас в известность о вышеизложенном, имею честь просить Вас, господин агент, не будите ли Вы любезны передать по этому поводу соответствующим советским государственным и колхозным рыбопромышленным предприятиям, а также местному ловецкому населению с просьбой в случае пойма таковых рыб, любезно сообщить в консульство или же через надлежащие советские органы в адрес Минземлеса Японии с изложением нижеследующих деталей, а именно:

1) № значка, 2) Число, месяц и год пойма, 3) Местоположение данного пойма, 4) Размер рыбы в см, 5) Вес рыбы в кг, 6) О степени порчи рыбы, причиненной понесением номерочка и 7) О породе рыбы, т. е. кета она, или горбуша.

Примите уверения в моем к Вам уважении.

Японский консул *С. Огата*

АВПР. Ф. 0348. Оп. 5. Д. 2. Л. 7.

Циркулярное письмо Камчатского обкома ВКП(б), 1936 г.

Совершенно секретно

Секретарям райкомов ВКП(б). Копия: начальникам
политотделов рыбокомбинатов

Попытка фашистских групп японского империализма спровоцировать Советский Союз на войну особенно усилилась за последнее время. И эта попытка до сих пор не увенчалась успехом лишь благодаря правильно проводимой мирной политике нашей партии, всеми Дальне-Восточными организациями в своей повседневной практической работе. У нас здесь, на Камчатке, сотрудничество с японским империализмом осуществляется через рыболовные вопросы. Рыболовные же вопросы на Камчатке сейчас стоят в центре внимания наших взаимоотношений с Японией. И надо полагать, что и на этом участке фашистские группы Японского империализма будут всячески провоцировать нас в наступающем рыболовном сезоне. Учитывая это, нашим правительством даны директивы Дальне-Восточным организациям и намечен ряд конкретных мероприятий, сводящихся в основном к следующему:

а) свести к минимуму возникновение трений и конфликтов между советской стороной и японскими рыбопромышленниками, а так же японскими миноносцами (ежегодно плавающими у Камчатских берегов). И этим самым избежать поводов к осложнению напряженного положения с Японией, существующего сейчас на нашей Дальневосточной границе;

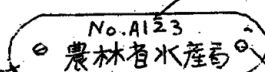
Пластика мечения / натуральная величина /
(Лососевых пород)

Пример номера мечения

標識番号例

鮭
鱒
標
識

表面



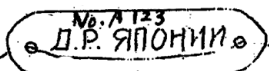
Серебряная
проволочка
銀線

Правая сторона

七〇口一〇〇板

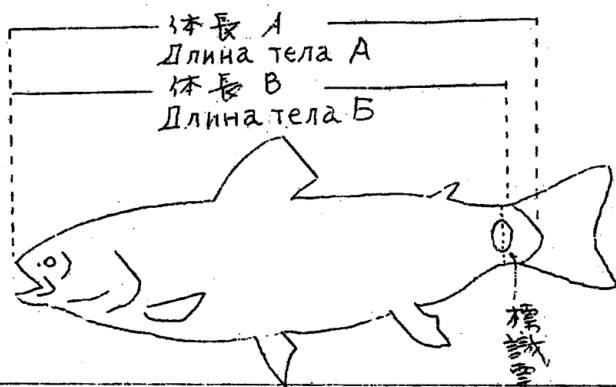
Изделие из целлюлода

裏面



Обратная сторона

実
物
大



Способ измерения длины тела и место прикрепления метки

Пластика мечения

体長測定方法
及標識添付箇所

Иллюстрация к письму японского консула от 5 июня 1935 г.
(АВПР. Ф. 0348. Оп. 7. Д. 1. Л. 5)

Японское Консульство
в
Петропавловске
на Камчатке

7-го июля 1937-го года.
№ 5

7

Господин Дипломатический Агент.

Согласно сегодня имевшим
с Вами переговорам о передвижении
г-на Сакаи Садзи, секретаря вверенного мне Консульства, имею честь просить Вас не отказать в любезности сделать соответствующие распоряжения, чтобы г-н Сакаи мог беспрепятственно передвигаться по восточному берегу Камчатки. При сем прилагаю список точных пунктов передвижения названного секретаря г-на Сакаи.

Примите уверения в моем совершенном к Вам уважении.-

Консул Японии
в г. Петропавловске

Ю. Коянаги
/ Ю. КОЯНАГИ /

Господину ЧУЖЕЗЕМЦЕВУ,
Дипломатическому
Агенту НКВД в гор.
Петропавловске.



Форма обращений японского консула в Петропавловске
к дипломатическому агенту НКВД СССР
(АВПР. Ф. 0348. Оп. 7. Д. 1. Л. 7)

б) в рамках корректного и вежливого обращения ни в коем случае не допускать нарушения японскими рыбопромышленниками принятых на себя обязательств по рыболовной конвенции, а также нарушения законов и правил, действующих в камчатских водах.

Необходимо отметить, что 1935 г. прошел более гладко, чем предыдущие годы, но все же имели место случаи нехороших действий со стороны отдельных работников рыбпромнадзора, как-то: взятки, грубое поведение, незаконные требования, предъявляемые японским рыбопромышленникам и прочие «прелести». Эти факты показывают, что этому участку работы недостаточно было уделено внимания. Были такие случаи, когда отдельные директора комбинатов вступали по своей инициативе во взаимоотношения с японцами. Предупреждаем, что лица, не имеющие отношения к осуществлению рыболовной конвенции, вступать во взаимоотношения с японцами могут быть допущены лишь с особого разрешения специальных органов.

Органам и лицам, на обязанности которых лежит практическое осуществление рыболовной конвенции, даны соответствующие указания. Вам же сообщаем ряд общих положений.

1) Все взаимоотношения с японскими гражданами, а также проведение различных мероприятий на японских предприятиях осуществляются исключительно органами и лицами на то уполномоченными (Дипагентством НКВД, органам НКВД, Дальрыбой). Никаких взаимоотношений, встреч, разговоров и т. п. связей других лиц допускать не следует.

При разъездах чиновников японского консульства на Камчатке по своему округу, им следует, в случае обращения к представителям местной власти, оказывать необходимое законное содействие, как официальным чиновникам страны находящейся с нами в нормальных взаимоотношениях. При желании этих чиновников сделать визиты официальным представителям местных советских властей (председателю РИКа) отказывать в этом не следует.

Этим узким кругом взаимоотношений формального порядка и ограничиваются все функции отношений с японцами местных советских властей. Никакой инициативы, в смысле ведения со своей стороны сношений с японцами, местные власти проявлять не должны.

По вопросу о заключении колхозами договоров с японскими рыбопромышленниками, об охране зимой их имущества, остающегося на промыслах, ближайшее время будет разослан местам образец типового договора и даны соответствующие указания.

2) При появлении японских военных судов в наших водах местным властям категорически воспрещается во всех без исключения случаях вступать в какие-либо сношения с лицами с военных кораблей.

3) О всяких случившихся фактах немедленно сообщать соответствующим областным организациям.

4) Принимать самые строгие меры для предотвращения попыток и действий, могущих повести к конфликтам и осложнениям с японцами на Камчатке.

На лиц, не обеспечивших перечисленных выше указаний, будут наложены суровые взыскания по партийной и советской линии.

Начальникам политотделов рыбокомбинатов ознакомить с настоящей директивой коммунистов-директоров комбинатов и сообщить обкому ВКП(б).

По прочтении — письмо сожгите.

Секретарь обкома ВКП(б) *В. Орлов*,

И. о. дипагента *Чужеземцев*

ЦДНИКО. Ф. 2. Оп. 2. Д. 62. Л. 189—191.

Приговор народного суда Петропавловского района от 7 июля 1936 г.

Именем РСФСР

...В открытом судебном заседании рассмотрено уголовное дело по обвинению Хамада Асадзиро, 37 лет, японский подданный и происходящий из Японии Тоямакан Симунии Кавагун Одзу Мару, грамотный, окончил 4 класса, по национальности японец, женат, имеет на иждивении ребенка 6 лет, по специальности капитан, обвиняется по ст. 86 ч. 1 УК.

Рассмотрев материал дела, выслушав показания обвиняемого Хамада Асадзиро с его последним словом через переводчика гр. Камша, Народный суд нашел установленным, что обвиняемый Хамада Асадзиро, капитан шхуны под названием «Хамадзам-мару», был замечен 26 июня 1936 г. в 14 час. 05 минут пограничным сторожевым кораблем «Воровский» в территориальных водах СССР в районе восточного побережья Камчатки в координатах: нордовой широты 51 гр. 14 мин., остовой долготы 157 гр. 19 мин.

На неоднократные сигналы, подаваемые с корабля «Воровский», шхуна не обращала внимания, продолжая движение на юг. В 15 час. 37 мин. японская шхуна «Хамадзам-мару» была задержана на расстоянии 150 саж. от берега вместе с орудиями лова и свежевыловленной треской в количестве 110 штук.

Имея в виду, что обвиняемый признает место задержания, указанное им на карте, что факт ловли рыбы трески в территориальных водах доказан обнаруженной рыбой и всеми обстоятельствами дела, что эти действия предусмотрены ст. 86 ч. 1 УК, поэтому на основании ст. 319—320 УПК, ст. 4 Уголовного Кодекса, Нарсуд приговорил:

Хамада Асадзиро на основании ст. 86 ч. 1 УК к штрафу в доход государства в сумме двухсот рублей без конфискации орудий лова и шхуны.

Все расходы, связанные с содержанием японских подданных на шхуне «Хамадзам-мару», отнести за счет обвиняемого Хамада Асадзиро. Приговор окончательный, но может быть обжалован в пятидневный срок в кассационном порядке в областной камчатский суд.

АВПР. Ф. 0348. Оп. 5. Д. 3. Л. 35—35 об.

Из стенограммы совещания с политотдельцами по подготовке к путине от 9—10 мая 1937 г.

Вольский: ...Партией давно выдвинут лозунг: «Догнать и перегнать технически и экономически капиталистические страны». Это ведь не вообще лозунг, а лозунг для действия... Я считаю, что это большая политическая ошибка... опыт, методы, практика работы японской рыбной промышленности, в той части, в которой мы соприкасаемся — мы не учитываем, не применяем, не используем и не собираемся не только перегнать, то и даже догнать. Не зная, как они работают, трудно догнать, а еще труднее перегнать...

Здесь сидит уполномоченный НКВД, призванный осуществлять, проводить линию партии в вопросах политических, дипломат, здесь сидит представитель НКВД и пограничной охраны — они не запрещали изучать, перенимать все хорошее, нужное для нас, что имеется в японской рыбной промышленности здесь на Камчатке. Был приказ самый категорический, самый суровый: прекратить банкетоманию, общение с японскими рыбопромышленниками, прекратить пьянку, которая была на нашей территории на японских заводах...

Но нельзя смешивать то, что вчера говорил Щепин (Иван Петрович Щепин — начальник политотдела Микояновского рыбокомбината. — *Ред.*), что я точно установил и заявляю, что когда он обратился ко мне с заявлением направить засольщика-икрянщика на японский завод, этому икрянщику было разрешено, но не знаю, применял или нет на своем заводе.

...Так что мы здесь лозунг партии и правительства об овладении иностранной техникой не проводим... Одно сравнение я приведу. Японские промышленники приезжают за пять дней до начала рунного хода, не готовясь в течение зимы, как мы, и через день у них работает все, как часы. Что это, особенные люди, из другого теста сделанные?

...Группа товарищей, нами проверенная, с разрешения органов НКВД, с соблюдением известного порядка, может быть отпущена для ознакомления с этой техникой. Но я предупреждаю, что надо отчитываться, не превращая это в прогулку по японскому заводу, посмотрел и все. Надо, чтобы был толк, результаты, а там есть, чему поучиться...

Мы имеем право по конвенции договора посылать людей на практику, и места АКО представлены, и места не используются... Почему вы не побы-

вали и не посмотрели на постановку дела? Во время работы на завод ходить было запрещено... У меня есть письменное распоряжение Адамовича и Орлинского (бывшего начальника АКО и начальника политуправления АКО. — *Ред.*), где категорически запрещается всякое общение... Я заявляю совершенно конкретно: студентов рыбного техникума я приказывал посылать на японские заводы...

ЦДНКО. Ф. 1. Оп. 3. Д. 2. Л. 69—72.

**Выдержки из отчета дипломатического агента НКВД СССР
на Камчатке А. Савельева о поездке на западное побережье
Камчатки. 30 июля — 26 августа 1942 г.**

Поведение японцев. В поведении японцев пограничники не отмечают ничего отличного от прошлого года. Внешне вежливы и предупредительны. Часто справлялись о последних политических и военных новостях, интересовались работой советских рыбокомбинатов и т. п.

Два момента следует отметить в поведении японцев. Во-первых. Японцы почти на всех заводах проводили военные занятия и игры. Установлено, что более или менее регулярно занятия велись на 27, 29, 30 и 34 заводах. Японцы старались строевые занятия вести скрытно, используя соответствующую обстановку и выбирая подходящее время.

К военным занятиям японцы привлекали не весь контингент рабочих, а только определенную часть, годную к строевой службе, которая, однако, в среднем составит не менее 60—70 % от общего количества рабочих.

Что же касается обще заводских занятий, то в этом отношении замечено лишь проведение учебных воздушных тревог. В этих случаях, по наблюдениям пограничников, по сигналу тревоги все рабочие разбегаются от своих мест или в жилые помещения. Некоторые из них остаются на местах или занимают другие, условно выполняя заданные функции, связанные с работой по противовоздушной обороне. Через некоторое время рабочие освобождают помещения и вновь возвращаются на свои рабочие места.

Из военных занятий, зафиксированных, например, на 34 заводе, отмечалось проведение тактических занятий по штыковому бою с употреблением бамбуковых палок, бросание гранат с использованием связок камней и пр.

Во-вторых. Установлено также, что японцы более или менее регулярно проводили политбеседы среди рабочих. На некоторых заводах (27, 29 и др.) эти беседы проводили в определенное время по три раза в неделю и, видимо, по определенной программе.

Инспектора Дальрыбы передавали мне, что на заводе № 29 занятия проводились по изучению устава молодежно-патриотической организаций. Вел эти занятия переводчик Ямахата и конторщик Ито. Некоторые беседы проводил доверенный завода Като.

На заводе № 27 занятия велись по брошюре «О необходимости расширения священной войны на Востоке». На этом и других заводах использовался также журнал «Информационный еженедельник» по вопросам текущей политики. Занятия проводились в помещениях. При появлении наших работников немедленно прекращались.

Не подлежит сомнению, что среди рабочих велась работа «Патриотической Лиги Тихоокеанского Бассейна» и молодежно-патриотической организации, но подробных сведений о деятельности этих организаций на промыслах я не получил.

Нарушения пограничного режима. Пограничный режим в Большерецком районе японцами, в общем, соблюдался.

О побеге японца Като Фуми уже ранее было сообщено НКВД. Других более или менее серьезных нарушений погранвластями не отмечалось.

Следует лишь упомянуть о случае с сумасшедшим японцем на заводе № 30. Этот больной 11 августа ушел за пределы территории завода и находился некоторое время в поле на расстоянии примерно 5 клм. от завода, придерживаясь линии берега. Там он вел себя спокойно. Собирал цветы, вел бессвязную речь и т. п. Затем он вернулся на завод. За ним велось наблюдение, и поэтому со стороны было заметно, что он лишился здравого рассудка.

Администрация завода немедленно сообщила погранвластям, что по состоянию здоровья он (по фамилии Ямада) будет отправлен в Японию с ближайшим пароходом. Этим вопрос и был исчерпан.

Японцы из года в год добиваются получения постоянных пропусков на передвижение по участкам. Погранвласти в этом им отказывают, и это правильно. Но отдельные исключения все же имеют место (завод № 34). Полагая, что следует этих исключений не допускать и категорически воспретить выдачу японцам сезонных пропусков.

Здесь я также должен отметить относительно просьбы японцев разрешить им во время внезапного шторма заходить и отсиживаться в небольшой бухточке, что в 2,5 клм. южнее 34 завода. Эту бухточку здесь называют «Явино».

Чтобы выяснить, что из себя представляет эта бухточка (на картах она не обозначается), я ее специально посетил. С катера, на котором я зашел в бухточку, представилось возможным детально с ней познакомиться и выяснить ее значение для укрытия в штормовую погоду. Это место бухтой или даже бухточкой, строго говоря, назвать нельзя, но так как ничего более удобно в этом районе нет, то эта бухточка является убежищем на случай шторма.

Ее достоинство заключается в том, что она находится под защитой подводных камней, опоясывающих ее с моря. Камней здесь много. Тесным полукругом они обхватывают бухточку, образуя прекрасный волнорез, который и защищает от наката волн расположенное за ними береговое пространство.

Весь берег бухточки крутой и упирается с трех сторон в высокий увал, который защищает бухточку от ветра с суши.

Бухточка «Явино» на случай шторма может принять 5—6 катеров. В ней обычно отстаиваются наши плавединыцы.

Если принять во внимание это обстоятельство и учесть ее незначительные размеры, то следует японцев сюда не пускать.

Однако совершенно напрасно затягивается разрешением другой вопрос, уже не раз ставившийся японцами. Речь идет о выдаче им разрешения на устройство крепления берега и на расчистку дна у пристанской площадки 34 завода. Насколько я заметил, глубина моря у берега 34 завода совсем незначительная. Берег покатый, а дно усеяно подводными камнями. Половина площадки перед пристанью расчищена, а на второй половине расчистку камней японцам не разрешают.

Полагаю, что расчистку дна на этой площадке японцам можно было бы разрешить.

Что же касается крепления берега, то, пожалуй, здесь нет особой необходимости итти навстречу японцам. До сих пор они без крепления обходились, обойдутся и далее.

Нарушение условий арендных договоров. По август месяц включительно серьезных нарушений договорных условий за японцами не отмечалось. Сезон прошел спокойно. В этом году на Западном побережье имел место и был вскрыт впервые факт обезглавливания кеты при посоле арамаки. Это мероприятие, по объяснению доверенных, проведено на основании указаний руководства Ничиро и имеет целью достигнуть экономии соли, тары и увеличить за этот счет вывоз продукции. Сама по себе голова кеты ценности не представляет, поэтому для фирмы выгоднее реализовать кету приготовленную без голов. Рыбинспектора за приготовление кеты таким способом составляли акты со ссылкой на нарушение ст. 15 арендного договора и квалифицировали эти действия японцев как «неправильный учет продукции» или, в других случаях, «неустановленный способ приготовления кеты».

Для нас это нововведение невыгодно. За счет общего веса всех отрезанных голов кеты японцы могут искусственно увеличить норму улова.

Из других зафиксированных нарушений укажу на следующее: на 34 заводе японцы без предварительного разрешения Дальрыбы перестроили помещение конторы под жилой барак, такое же нарушение отмечено и на 31 заводе. На 30 заводе составлен акт за рассыпку шлака в место, не согласованное с рыбинспектором. Кроме этого, японцами были сделаны другие замечания, не отраженные в актах или протоколах.

Рыбинспекторский состав и таможенные работники в этом году почти все были размещены на японских предприятиях. Поэтому контроль за японцами был более действенным.

Кроме того, в этом году на Западном побережье находились старшие инспектора Дальрыбы и Таможенного Управления. Районный инспектор т. Рубинский тоже постоянно находился на промыслах.

Т. Рубинским после проведенного обмера было установлено, что участок № 856 оказался в предустьевом пространстве, и поэтому им был составлен акт о его закрытии в 1943 г. Доверенный завода № 31, к которому прикреплен участок, извещение о предстоящем закрытии участка отказался принять.

Вопрос о норме улова. Как считать, что принять за критерий для исчисления нормы улова — готовую продукцию или сырец?

По условиям арендных договоров норма улова недвусмысленно определена в сырце.

Параграф 6 договора гласит: «В сезон 19__ г. на предоставляемом участке арендатор имеет право выловить не более __ центнеров лососевых проходных пород. Для последующих лет аренды норма будет определяться Дальрыбой до начала сезона каждого года с принятием во внимание прежде всего *действительного* количества рыбы, *пойманной* на этом участке и т. д.».

В то же время в рыбопромысловых журналах, которые ведутся на каждом японском промысле, норма учитывается и исчисляется в готовой продукции. Специалисты утверждают, что при таком способе исчисления нормы улова японцы могут выловить рыбы процентов на 25—30 больше, чем обусловлено по договору.

Вопрос остался для меня открытым. Он будет выяснен после подведения итогов сезона во Владивостоке. Однако практика работы показывает, что учет уловленной рыбы следовало бы вести в сырце. Это несложное дело, зато порядку было бы больше.

Порядок оформления японских пароходов при посещении рыбопромысловых предприятий. Удобнее всего существующий порядок оформления японских пароходов проследить по первым рейсам пароходов, прибывающих на промысла в начале рыболовного сезона.

Согласно действующих директивных указаний, погранвласти должны оформление японских пароходов производить на рейде. Но с начала сезона этот порядок в жизнь не проводился. Наши погранвласти, ограниченные плавсредствами, не имели возможности выезжать на рейд к месту стоянки судов, а японскими плавсредствами они не пользовались. Поэтому вся процедура оформления происходила на берегу. Нужную документацию на берег доставляли японцы.

Конечно, такой порядок проще и меньше занимал времени на оформление, так как судно не осматривалось, команда не проверялась, радиорубка не печатывалась и т. д.

Японцы к установившемуся порядку привыкли и особых неудобств в нем не испытывали, если не считать их неудовлетворенности по поводу очеред-

ности оформления при прибытии на промысел двух или более пароходов. По этому вопросу ко мне обращался даже японский консул. Он просил допустить к таможенному досмотру рыбинспекторов, дабы ускорить оформление. С нашей стороны, как известно, никакого изменения в существующий порядок не было внесено.

При подходе к промыслу японский пароход подает позывной сигнал, так как телеграфного извещения о времени прибытия того или иного японского парохода погранвласти заблаговременно не получают. Поэтому сигнал с японского парохода является первым признаком, указывающим на прибытие японцев в назначенный пункт.

По мере того, как погранвласти окажутся готовыми принять пароход, с берега подается отзывной сигнал. Вслед за этим с парохода высаживаются и прибывают на берег доверенный завода, переводчик и 5—6 человек рабочих.

При встрече с погранвластями доверенный вручает им судовые и грузовые документы, паспорта, визированные списки на рабочих, почту и предъявляет свою доверенность. Затем доверенный производит внешний осмотр промысловых помещений, принимает их и выдает расписку. Иногда расписка о приеме промысла выдается доверенным только после того, как он вместе с Начальником Таможенного Поста сличит наличие промыслового имущества по спискам. В большинстве случаев наличие имущества со списками арендатора и таможенника сходятся, так как таможенники еще до прибытия японцев проводят проверку имущества самостоятельно.

Как раз в этом году на 24 заводе при предварительной проверке оказалось, что при отъезде осенью 1941 г. японцы оставили часть имущества (инструмент, перчатки, консервы), не внесенного в списки. Эти предметы таможенник изъясил и не предъявил их после прибытия японцев.

После приемки промысловых помещений и имущества погранвласти разрешают японцам доставить на завод или базу на растопку печей уголь и продукты на пропитание рабочих на один-два дня.

Вслед за этой операцией на берег доставляются люди.

Проверка людей происходит по визированным спискам, а администрации — по паспортам. Одновременно досматриваются и личные вещи. На паспортах и на визированных списках делаются отметки о времени прибытия. Этим и заканчивается оформление людей. Списки погранвласти оставляют у себя, а паспорта возвращаются владельцам. Прописка японцев не производится и поэтому прописочного сбора не взимается.

В последнюю очередь с парохода снимается прибывший на промысел груз: снасти, заводское оборудование, продукция, уголь, горючее и прочее. Таможенный досмотр производится по мере доставки груза на берег.

При отъезде японцев с промысла происходит примерно то же самое, что и при въезде. Первоначально доверенный подает погранвластям заявление

о выбытии с указанием ориентировочного срока выезда. Затем по прибытии парохода начинается погрузка в следующем порядке: сперва грузятся рыбопродукция, оборудование и прочее заводское имущество, плавсредства и уже в последнюю очередь люди. Так же как и при въезде, люди проверяются по спискам пограничниками, а личные вещи таможенниками. О выбытии на списках и паспортах делаются соответствующие отметки.

В Большерецкий район японцы ежегодно прибывают за несколько дней до начала рыболовного сезона, т. е. в конце мая или в начале июня месяца, а выезд происходит в начале сентября. Так, например, в текущем году первые партии рабочих прибыли 14 июня на завод № 27, а последняя партия была 20 сентября с завода № 31.

В течение сезона заход японских пароходов на промыслы происходит довольно часто. Они доставляют тару, соль, уголь и прочее, а вывозят готовую рыбопродукцию. По данным погранкомендатуры, Большерецкий район с начала сезона до 15 августа посетило всего 13 японских пароходов. Некоторые из них делали заходы на отдельные промыслы по несколько раз. На каждом заводе или базе японские пароходы задерживаются не более одних — двух суток, если не препятствует состояние погоды и моря.

Необходимо отметить, что все японские пароходы останавливаются на рейде в расстоянии 1—1,5 клм. от берега. Перегрузка судов происходит на кунгасы, и то только в относительно спокойную погоду. Малейший шторм заставляет судно уходить в море, чтобы не подвергаться риску быть выброшенным на мель или на берег. Поэтому задержка судов в штормовую погоду у японских промыслов — явление совершенно неизбежное.

Вопрос о навигационном свидетельстве. Японским судам основанием для захода на тот или иной участок рыбопромысла служит навигационное свидетельство.

Ознакомившись с подлинниками отдельных экземпляров навигационных свидетельств и получив соответствующее подтверждение таможенников и пограничников, должен указать на следующее.

1) В навигационных свидетельствах весьма часто консулом в Хакодате дается разрешение посетить отдельному японскому судну целый ряд рыболовных участков. Неизвестно, какими основаниями руководствуется консул, но определенно установлено, что большинство участков, внесенных в навигационное свидетельство, японскими пароходами в заданный рейс не посещаются. Замечено, что чем больше перечислено в навигационном свидетельстве участков, тем меньшее число из них посещает японское судно.

В качестве примера можно было бы сослаться на десятки подобных ежегодно повторяющихся случаев. Я сошлюсь на один из них и для иллюстрации прилагаю к отчету навигационное свидетельство № 36 от 16 июня 1941 г. В свидетельстве перечислено 11 рыболовных участков и 9 рыбокон-

сервных заводов, которые разрешалось посетить японскому судну «Синто-мару». На самом деле, из соответствующих отметок видно, что судно посетило только три участка (№№ 834, 837 и 848) и выбыло в Петропавловск. На участках №№ 834 и 837 судно разгружалось, а с какой целью посетило оно участок № 848, в навигационном свидетельстве не указано. 26 июля 1941 г. таможенник на участке № 848 сделал отметку о выбытии судна в Петропавловск, что, очевидно, означало, что на заход в Петропавловск судно имело отдельное разрешение.

2) В навигационном свидетельстве указано, что «судно может заходить и стоять только в тех пунктах побережья СССР, которые указали выше». Если этот пункт толковать в том смысле, что судно может зайти на указанные в свидетельстве рыболовные участки по несколько раз, как это практикуется в настоящее время, то порядка ради и по практическим соображениям полезно было бы учинять в свидетельстве соответствующую оговорку.

3) В навигационном свидетельстве указываются то №№ участков, то №№ заводов, на которые разрешается заходить японским судам. Было бы, пожалуй, целесообразнее придерживаться более постоянной и точной терминологии, причем разрешать японским судам заходить и стоять только на заводах или базах, а не вообще на каком-то рыболовном участке.

Поэтому соответствующий пункт навигационного свидетельства следовало бы сформулировать примерно следующим образом: «Консул СССР в Хакодате настоящим свидетельствует, что вышеупомянутому судну _____ разрешается посетить Дальне-Восточные воды СССР с правом захода и стоянки на рыболовных участках за №№ __, и далее следует перечисление участков, например: № 848 (завод № 30), № 834 (базовый участок), 837 (завод № 28) — Большерецкого района; № 985 (завод № 39), № 984 (завод № 37), № 975 (завод № 36) — Восточно-Камчатского района и т. д.

4) Навигационное свидетельство, если Вы обратите внимание, требует поправок и в других пунктах, и, возможно, некоторых дополнений. На обороте навигационного свидетельства я бы предложил типографским способом напечатать трафареты для отметок: «Прибыл на участок № __ “ ” __ 194_ г. Снял груз по спискам №№ __. Отбыл на участок № __ “ ” __ 194_ г. М. п. Подпись».

В настоящее время эти отметки делаются нашими таможенниками от руки, часто небрежно, и неграмотно, а порядок в этом деле тоже необходим. Четкая формулировка текста навигационного свидетельства позволила бы пограничникам совершенно точно ориентироваться в назначении судна и курсе его следования, если вообще придется какое-либо значение навигационному свидетельству.

5) Следующий вопрос касается извещений о времени предполагаемого прибытия японских пароходов на рыболовные участки. По соображениям

военного характера, сами японцы этих сведений не дают. Но, насколько я себе представляю, консул в Хакодате или Посольство в Токио все же по телеграфу о дне предполагаемого выхода того или иного японского парохода ставят в известность Дипагента НКВД во Владивостоке, который, в свою очередь, информирует Штаб погранвойск, а последний передает ориентировки Камчатскому погранотряду.

Эту информацию следовало бы непосредственно и в первую очередь передавать в Петропавловск. Так было бы практичнее, ибо в этом деле нужна оперативность.

б) Наконец, чтобы закончить с этим вопросом, я бы хотел обратить Ваше внимание на следующий момент. Я подозреваю, что Ничиро представляет нашему консулу в Хакодате заранее заполненные бланки навигационных свидетельств. Консулу остается проверить правильность записей, внести при надобности поправки, взыскать консульский сбор, поставить печать и учинить подпись. Процедура выдачи и оформления навигационного свидетельства, таким образом, происходит, по моим предположениям, механически.

Если так обстоит на самом деле, то такой порядок выдачи навигационных свидетельств вряд ли возможно признать правильным. Разумеется, бланки навигационных свидетельств должны быть на учете консульства, и там от начала до конца заполняться на основании соответствующей документации. Я бы просил Вас этот вопрос проверить, так как он имеет свое значение.

Порядок завоза и вывоза японской почты. Относительно почтовой корреспонденции японцев я наводил справки у пограничников и таможенных работников. Они мне сообщили, что почта поступает на промысла и отправляется в Японию в течение всего сезона. С первой почтой прибывают, главным образом, печатные произведения: газеты и журналы. С последующими же пароходами доставляется и частная корреспонденция.

Почту с пароходов снимают доверенные заводов или переводчики, и вместе с остальными судовыми документами передают на контроль погранвластям. Во многих случаях почта поступает в пакетах или в отдельных связках. После досмотра почта возвращается доверенному или переводчику для распределения по назначению. Поступившая почта в сезон 1942 г. была вся пропущена погранвластями без каких-либо изъятий или предупреждений.

Почтовых посылок, как правило, из Японии не поступает. В прошлом году японский консул во Владивостоке отправил на некоторые заводы небольшие посылки с огородными семенами. Но эти посылки японцам своевременно не были вручены. В этом году японцы привезли семена с собой.

В Японию почта отправляется также с каждым пароходом, прибывающим на промысла. Перед отправкой почты доверенный представляет ее на

досмотр погранвластям, и по получении разрешения доверенный передает почту на японский пароход.

Нарушение тервод СССР. В течение летнего сезона погранвласти Большерецкой комендатуры отметили один случай нарушения японским военным судном тервод СССР в пределах трехмильной зоны и несколько случаев 12-мильной зоны. Ниже приводится сводка нарушения тервод СССР японскими военными судами:

Участок	Июнь	Июль	Август
Кихчик	1	2	—
Митога	1	4	—
Усть-Большерецк	1	3	1
Большерецк	—	2	—
Опала	2	3	—
Кошегочик	1	1	—
Озерная	1	3	—
Лопатка	4	6	6
Всего:	12	24	7

Случай нарушения трехмильной зоны падает на август месяц, зафиксированный на траверзе мыс Лопатка.

Кроме того, в июне и в июле отмечены четыре случая захода в наши воды рыболовных шхун.

Об активном японском лове в открытом море. Японские суда активного морского лова работали у Западного побережья Камчатки непрерывно весь сезон. Из Озерной, Кошегочка, Опалы, Митоги и других пунктов можно было постоянно наблюдать скопление японских рыболовных судов в море на расстоянии 6—8 миль от берега.

Местные работники отмечают, что в прошлом году здесь было меньше японцев. Возможно, что их заявления правдоподобны, так как следовало ожидать, что японцы перехватывают в море значительное количество лососевых. В этом сезоне перехват рыбы в море был особенно замечен. Часто в советские невода попадала рыба помятая, порезанная сетями, измученная.

О количестве японских судов морского лова в этом районе определенных сведений или сколько-нибудь достоверных данных я не получил.

По приблизительным подсчетам, которые я произвел сам и сверил с наблюдениями пограничников, я определил, что количество судов, проводивших лов в Большерецком районе на расстоянии 6—8 миль от берега, должно было быть не менее 150 единиц. Среди них были суда-матки, сейнера, тральщики, кавасаки, моторно-парусные судна и т. п.

Лов в море продолжался до сентября месяца...

АВПР. Ф. 0348. Оп. 8. Д. 1. Л. 100—118.

Докладная записка Камчатскому обкому ВКП(б)
от 20 октября 1943 г.

...В районе р. Паланы до самого недавнего времени работало два рыбоконсервных завода. Кроме этого было еще две японских рыболовных базы. Один рыбоконсервный завод — японский, другой, в четырех километрах от устья — Люри (фирмы «Торговый дом бр. Люри». — *Ред.*).

Консервный завод Люри, основанный в 1929 г., давал рыбопродукции в таких количествах: 1929 г. — 30 000 ящиков, 1930 г. — 35 000 ящиков, 1931 г. — 48 000 и затем, благодаря козням японцев, отбивших на торгах лучшие участки, сумевших отпугнуть рыбу от реки, завод стал хиреть и в 1935 г. прекратил деятельность. Японский завод, по словам т. Юркина (долго работавшего в органах рыбнадзора), давал, в среднем, 40 000 ящиков в год. Юркин говорит, что такие же цифры называл ему начальник производственного отдела фирмы Ничиро некий Сиидо и его заместитель некий Оми.

Все эти рыбные предприятия добывали рыбу из 10 рыболовных участков (114, 115, 115а, 117, 118, 119, 121, 121а, 124а, 125) по нормам вылова Дальрыбы, установленным в количестве 2 050 000 шт. В 1939 г. наше правительство по особым соображениям выдворило японцев с этих участков. А так как завод Люри с 1935 г. стоял законсервированный, то вся рыбная промышленность в этом районе прекратила свое существование.

Японцы, сжатые сроками ухода, не успели даже вывезти свое имущество, и оно так частично и осталось. Если бы все элементы рыбоконсервного завода Люри были сохранены, то сейчас можно было бы его расконсервировать и начать работу. Но не тут то было. Местные власти с заводскими зданиями поступили иначе.

Громадный склад для хранения готовой продукции, больница, общежитие для рабочих, многочисленные дома администрации, специалистов и технического персонала в количестве 30 новых, исправных строений — были разломаны, частью перенесены в Палану, частью уничтожены. Это дикая вакханалия безнаказанно продолжалась с благословения... окружкома партии (по словам работников Окружкома, при полном их неведении) до 1942 г.

Даже помещения завода не находили. От этого громадного корпуса осталась только часть крыши, которая и прикрывает забитые в ящики агрегаты. Даже стены как-то умудрились вытянуть так, что крыша просто легла на землю. А четыре громадных котла и другое ценное оборудование оставалось без крыши. Однако сердце завода — основные механизмы — законсервированы по всем правилам и пригодны к работе, как говорится, на все 100 %...

Говорят, что это сделано (некоторые второстепенные работники) из боязни, что Всекопромрыбасоюз заберет все эти помещения вместе со станками и перевезет их, кажется, в Сопочную...

Еще в 1941 г. две бывших японских рыболовных базы стояли целехонькие. Директор рыббазы Юркин в то время ставил вопрос о передаче всего этого имущества рыббазе. Но президиум Окрисполкома... отклонил эту просьбу и передал это помещение Окрккомунхозу — на слом.

Даже в это время на первой рыббазе еще стояли несколько рабочих барачков, здание конторы, сторожка, лебедка и т. п. Все они были покрыты гофрированным железом. Стоял паровой котел с лебедкой, стяжным тросом, а также промснаряжение для трех ставных неводов. На второй базе также стоял барак для общежития рабочих, здание лебедки...

Здесь даже Всекомпромыбаксоюз не грозил увезти это имущество. Его просто сломали и в 1941—1942 гг. растащили по щепочкам. Надо полагать, что это семилетнее расхищение государственной собственности отнюдь не воспитывает в людях стремления помочь государству, не воспитывало уважения к производству, желания у молодежи коренного населения овладевать производственными профессиями.

Наоборот — культивировалось чувство совершенно недопустимого отношения к промышленности и к государственной собственности. Психология — взять у государства побольше и не дать ему ничего...

Надо, прежде всего, добиться, чтобы НКРП восстановил паланский завод. Если правительство пошло на то, чтобы в Корф привезти завод с САСШ и платить за это громадные деньги, то почему должен гнить уже готовый привезенный завод? Зачем его увозить отсюда, если здесь такая богатая рыбная база? Конечно, АКО с точки зрения текущего года не выгодно этот завод восстанавливать. Нужно привезти лес, нужно привезти рабочих да еще кое-чего. А прибыль от этого предприятия будет только в последующем году. АКО живет результатами предыдущих лет. Ему не нужно завозить рабочих, предыдущие поколения работников закрепились, ему не нужно осваивать новые участки — это сделано раньше, ему не нужно строить заводы — они построены.

Так пусть же расширяют. Нельзя терпеть, чтоб гнил завод, АКОвские мудрецы, хотели отдать Охотско-Аянскому тресту или Главамуррыбпрому. А если бы принудили какого-нибудь капитана, то у него не найдется на корабле таких стрел, чтобы поднять некоторые части завода, и они будут потоплены.

Степанов. Палана

41

Переводчик базы 1138 Кагава Тайзо заявил лейтенанту КОСАРЕВУ: "Придется просить Дальрыбу расширить участок базы, рыбы много, а места мало, негде обрабатывать рыбу".

Переводчик базы 1067 Хамасаки, в разговоре с работником Таможни ПУШКАРЕВМ, заявил: "Вот если бы нам Ваши колхозы сдавали рыбу, то мы бы провели конвейер до самой реки Нанкара".

Переводчик базы 1160 Ами Кинзи, старшему лейтенанту НАУМОВУ, заявил: "Запрещение плавания административного парохода консулом СССР, запрещение Таможни оставлять на участке горючее и инструменты для земельных работ - все это связано, с тем, что Советское правительство думает, что Япония намерена вести войну с СССР и отобрать у последнего часть территории, но Япония та-ких намерений не имеет".

Доверенный базы 1023 Канаямо Косаку говорил лейтенанту ПЕШИД: "Если бы не Камчатка, то до 100 тысяч народа были бы выброшены на улицу безработными, и не могли бы существовать".

В двух последних заявлениях характерно, то, что японские рыбопромышленники пытаются обработать общественное мнение, прикрывая свои истинные капиталистические стремления, тем что якобы они главным образом заботятся о рабочих, работающих на промыслах Камчатки, скрывая тот факт, что большая часть пойманной рыбы идет на экспорт.

В сезон 1940 года японоарендаторы, несмотря на то, что в прошлые годы им было отказано, стремились снова получить разрешения на право стоянки их катеров в укрывах, или захода в устья рек во время штормов.

На участке поста Ука было подано заявление о просьбой разрешения во время штормов укрываться катерам около островов "Ман-дзур", аналогичные заявления поданы на предмет разрешения захода во время штормов в устья рек Панкара, Кавача, укрытие за мис-срешенный огнем и в бухту Сомнение.

ОБЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ РАБОЧИХ КОНЦЕССИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ.

На японских предприятиях рабочие разделяются на две группы кадровое - сендо, старшины катеров, мастеровые и сезонные - доб-ин, последние вербуются фирмой "Ничиро" в деревнях Японии,

Из отчета дипломатического агента НКВД СССР за 1940 г.

(АВПр. Ф. 0348. Оп. 7. Д. 1. Л. 41)

О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ...

В. П. ПУСТОВИТ

ПОЭЗИЯ, «УЛОВЫ» И СВОБОДА

В то время, о котором пойдет речь, в литературу зачастую перебирались из журналистики. У меня было по-другому. Начал заниматься поэзией всерьез в студенческую пору, тогда же стал публиковаться в местных газетах. А подался в журналистику уже после учительства на западном побережье Камчатки в поселке рыбокомбината им. С. М. Кирова.

В январе 1968 г. моему отцу, участнику обороны Севастополя, ампутировали раненную на войне с немцами ногу, и я вернулся в Петропавловск. Устроился страховым агентом — лазил, в основном, по сопкам, подбивая владельцев недвижимости «застраховать» (народное слово) ее, а заодно и себя от несчастного случая. Поскольку наша зарплата состояла из определенного процента выручки, самым выгодным было смешанное страхование граждан, особенно, когда ты обслуживаешь большое предприятие или организацию, но там орудовали ветераны госстраха или «легкие» женщины.

Последние облюбовали некоторые рыбацкие суда. Они дело имели с боцманами, трал- и рыбастерами, а в некоторых случаях даже с руководителями рангом выше. Те давали команду своим подопечным, и «штрахование» шло как по маслу. Женщины появлялись в аккурат накануне отхода судна и получали двойное удовольствие, сочетая полезное с приятным и внося тем самым весомый вклад в выполнение планов и социалистических обязательств нашим учреждением...

Зарабатывал я в инспекции госстраха негусто, однако сумел-таки за пару месяцев приобрести в магазине «Рыбак», что находился за нынешним ЦУМом, магнитофон «Чайку». В материальном смысле, конечно, работа меня не устраивала, но была она не сидячая, почти постоянно на воздухе, и отмечаться у себя в конторе надо было, кажется, не чаще одного раза в неделю. «Вольная птица», можно сказать. Сдай только вовремя выручку в сберкассу. Так это даже хорошо: не растратишь, да и носить казенные деньги с собой или держать дома — хлопотно. Но страховой агент — не профессия для молодого человека, а мне тогда было двадцать три с половиной года. И случай поменять работу подвернулся.

Весной того же года в кожно-венерологическом диспансере на Советской я встретил поэта А. Власова, которого знал по совместным выступлениям на литературных вечерах. Он, как и я, несколько смутился встрече. Вскоре, однако, разговор заладил. Мы отошли в сторонку и, беседуя преимущественно

о поэзии, оба настороженно всматривались в каждого нового посетителя этого специфического лечебного заведения: вдруг попадется знакомый, а еще хуже знакомая — разнесет по городу... Доказывай потом, что ты — «не верблюд»: к безоглядным интимным связям не причастен, пришел сюда совсем по другому поводу.

И все-таки нам, как литераторам, было любопытно наблюдать за происходящим вокруг, тем паче, что среди «пациентов по любви» преобладали неунывающие ребята чуть старше нас с Алексеем (ему чуть недоставало до двадцати восьми). Мы едва удерживались от смеха, когда парни подтрунивали над пожилым мужчиной: «Дед, а дед? Ладно мы — в море изголодались... А ты-то как? Бабка, что ли, не подпускает?» Между собой у тех парней то и дело слышалась отговорка: «Моряк без триппера, что баржа без шкипера». По форме она походила на пословицу и забавляла нас, вдобавок, безупречной рифмой.

Когда обо многом мы уже переговорили, Алексей спросил, где я сейчас работаю. Мой ответ явно озадачил его.

— А почему бы тебе не пойти в газету?

— В газету? — удивился я. «Камчатская правда» больше четырех лет уже не печатала меня после стихотворения «Революция» с такой вот концовкой: «Продолжается революция, революция в наших сердцах! И ее раскаленной лавой одряхлевший мир будет смыт. Революции — слава! Революция — это мы!» А в ноябре 1964-го (спустя год), когда я уже восстановился в пединституте, в той же газете появился отчет с Первой конференции творческой молодежи Камчатки, где можно было прочесть:

«Вот, например, стихи студента Пустовита — с претензией на оригинальность. Но эти стихи — не убедительны, лишены глубокого содержания. О чем, например, говорят строки: “В глазах торговца проступала муть, Мальчишке было то в новинку”. И недаром Г. Поротов спрашивал потом Пустовита: “О чем ты пишешь, за что ты ратуешь? Разве твои стихи (о преферансистах, о торговцах мясом) служат воспитанию нового человека?” Действительно, зарифмовать строки — не штука. Но если тебе нечего сказать людям — ты не будешь поэтом. А хочешь писать — изучай жизнь. И об этом надо было сказать на конференции студенту Пустовиту» [1].

Конечно, ничего подобного мне Георгий, насколько я помню, не говорил (а уж в таких казенных выражениях — точно), но предъявлять всякие там претензии отчетчику, а тем более втягивать в это дело Поротова, я не стал. Сразу понял, что эдаким макарон автор мне отомстил за то, что я в своем выступлении на конференции мимоходом проехался по его стихам, в изобилии представленным в «Камчатской правде», где он работал. Вообще-то я, может быть, и не тронул его, не заяви он в обкоме комсомола: мол, кому выдадите билет на конференцию? — троцкисту; такой ярлык приклеили мне, ис-

ключая из рядов ВЛКСМ. Но исключали меня в феврале 1964-го, а на дворе был уже ноябрь, и обстановка в стране изменилась: Хрущева «попинали», я вдруг превратился в пострадавшего по политическим мотивам...

С «Камчатским комсомольцем» у меня были иные отношения. Эта газета в лице журналиста Владимира Матвеева и редактора Бориса Дубровина протянула мне свою руку в тяжелый период моей жизни. Никогда не забуду слов редактора: «Ты работаешь? Ну и все! А за нас не беспокойся». Так он ответил на мое: «А может быть, под псевдонимом? А то вам еще нагорит...»

Номер газеты, который я ждал с нетерпением, вышел в среду 24 июня 1964 г. На третьей странице я увидел «Школу». Не мелкий жирный заголовок, посвящение «Другу А. Ф.», то есть однокласснику Александру Филимонову, но тогда принято было ставить инициалы. Затем следовало само стихотворение, подпись (косовато имя и ровно фамилия) и точка. Ниже рисунок: часть классной доски, девушка в школьной форме с белым фартуком. Она стоит возле парты, опустив на нее левую руку, правая же, согнутая в локте, на уровне пояса, на грудь свисает коса.

Не могу удержаться, чтобы не привести стихотворение полностью, тем более, что оно было первым, написанным после исключения из вуза и ВЛКСМ, и моим дебютом в областной молодежной газете. К тому же, ни в один мой поэтический сборник не включено.

*Косых тетрадок стопка
Напоминает школу.
Вот мы ступаем робко
По крашеному полу.
Звонок последний Первый
В сентябрьское утро
Мальчишеские нервы
Тревожит почему-то.
Несем цветов букеты
В одиннадцатый класс.
А горести и беды
Еще вдали от нас.
До слез все очень просто.
Улыбчив друг мой русский.
Идет, смущаясь роста,
С мальчишкой-карапузом.
А парты — черным-черные,
На нас, еще ребят,
Взирают, как ученые,
Ушедшие в себя.
Теперь все это прошлое,*

*И мы уже не те,
Хоть помним все хорошее
В школьной суете.
Но вам, девочки в белом,
Спокойным только с виду,
И нам, хранящим веру,
Другие позавидуют!*

Да и отчет «Камчатского комсомольца» с Первой конференции творческой молодежи очень разнился с областной партийной газетой: «С интересом принимает Камчатка стихи Эмиля Куни — учителя из Сероглазки, Георгия Поротова — культработника, Владимира Науменкова — военного моряка, Валентина Пустовита — студента пединститута. *Достоинство их произведений в том, что они воспитывают добрые чувства: любовь к камчатскому краю, к труду на нелегкой земле, в беспокойных морях, романтику без сентиментальных умилений*» [2]. Кстати, авторы отчета Иван Корнев и Виль Истомин (псевдоним поэта Виктора Шевякова) взяли все это из доклада секретаря обкома ВЛКСМ Геннадия Николаева, и выделенные строки — тоже, наверное, так было у него. Спустя три десятилетия, как ни искал я в комсомольских фондах бывшего партархива (ЦДНИКО), не обнаружил не только доклада Г. Николаева, но и вообще никаких следов Первой конференции творческой молодежи Камчатки, как будто кто-то другой, а не обком комсомола ее проводил.

Следом за «Школой» «Камчатский комсомолец» опубликовал еще три стихотворения, притом одно из них, с моей фотографией, открывало страницу творчества участников конференции за день до ее начала. Название страницы бросалось в глаза любому, развернувшему газету: «Камчатка талантами щедра» [3].

Но к 1968 г. я в этой газете уже не печатался. Зато, едва вернувшись в Петропавловск с побережья, нашел свое имя в обзоре стихов «От А до Я». Имелось в виду те, кто сказал в поэзии пока лишь «а» и кто уже имеет собственное «Я». Меня обозреватель поставил между ними.

«Следующий автор — Валентин Пустовит, которого я знаю с 1964 года и за судьбой которого внимательно слежу. Я не согласен с ним: разве можно так строить стихи? Есть на Камчатке Паужетка и фреоновая станция, геологи, вулканологи, моряки, летчики и вообще множество интереснейших людей и вещей. А ты повествуешь:

*Здесь не дождит. Сухой пока что климат.
А вместо городского — шум морской.
По вечерам, случается, тоскливо.
Не знаю даже делать что с тоской.*

Правда, потом в другой строфе ты справляешься уже с этой штукой, то есть с тоской:

*Но не тоскливы голоса ребячьи в интернате,
Где я живу, и дни мои тихи.
Под эти голоса и лучшие проверяются тетради,
И лучшие получают стихи...*

А на самом деле стихи-то получаются все хуже и хуже, за исключением некоторых строк, прочитанных Валентином в последний приезд в Петропавловск. Видимо, связь поэта с жизнью пока что несовершенна» [4]. Самое грустное, даже не то, что это написал коллега по перу В. Истомин, а то, что, будучи в городе на каникулах, я наверняка ему читал не только процитированное выше, но и «Ночью», и «Работника»...

Вообще за первые два месяца учительства в поселке Кировском я сочинил около двадцати стихотворений, чего со мной никогда не случилось ни до, ни после. Были дни (а точнее ночи), когда у меня выходило по два, а однажды аж три вирша. Не все они, конечно, получались равнозначными. Некоторые я потом попросту забраковал. К таким стихам относятся «Волны» об Охотском море. Ну что я мог написать тогда о море?! Я знал его только с берега.

Мало что было мне известно и об основном контингенте береговых обрабатывающих предприятий — сезонных рабочих или «верботе», как их именовали местные жители, да и они себя сами. Правда, один раз мы ходили на экскурсию на Кировский рыбокомбинат, и я поразился тяжелым условиям, в которых людям — главным образом, молодым девушкам — приходится работать.

В «Уловах», а затем на областном радио, уже после армии, я делал журналистские материалы с других комбинатов, дважды в командировках — с самого передового в начале семидесятых годов Озерновского; условия труда здесь отличались, конечно, от Кировского, где получить ревматизм (а то и пневмонию) на обработке рыбы было очень и очень просто. Впрочем, сезонники знали, на что шли. Только говорили об этом с усмешкой, как о чем-то неизбежном и далеком, особенно о ревматизме — как о старости. Меня удивляло беззаботное, если не наплевательское, отношение к своему здоровью русского человека по молодости, его страшная неприхотливость в быту. Думаю, власть умело спекулировала на этом, причем, самым бессовестным образом.

Жили сезонники в больших сараях на краю поселка, кое-кто из школьников навещался в женский — или это были просто сплетни, я точно не знаю, да и не пытался выяснить.

Нельзя сказать, что в клубе рыбокомбината не проводилось никаких «мероприятий». Крутили там и кинокартины. «Клуб в общем-то ничего, — записал я в своем дневнике по приезде в Кировский, — внутри висит большое панно “Слава рыбакам”, выполненное заезжими ленинградскими художни-

ками. Четыре мордоворота около вытащенных сетей с двумя рыбами. Два держат сети, а остальные стоят по бокам с мрачными ухмылками на губах.

Утром осматривал поселок. Около рыбокомбината прибита стенгазета с останавливающим любого нового человека заголовком “Не проходите мимо!” Это выпуск народной дружины. Там четыре карикатуры на местных рабочих, точнее работниц, и самодельные вирши. Одна из них повествует об избииении четверкой девушек своей подруги в туалете. Рукоприкладству помешала какая-то женщина, случившаяся по нужде, а то б оно продолжалось и дальше. Другая картинка изображает бесконечно алкогольствующую группу того же пола, третья — тунейдствующую, а последняя, внизу, размалеванную молодую девушку, лежащую у чьего-то порога в обнимку с не известно каким образом попавшим в «женскую» стенгазету мужчиной. Автор подписи предупреждает (тоже в стихах), что такие случаи не единичны и что названная (по фамилии, как и все остальные) пара имеет своих последователей.

Спустя три дня 10 сентября 1967 г. в моем дневнике появилась такая запись: «Сегодня воскресенье, но по центральной улице Речной — а улиц в поселке всего две — где расположен продмаг, киоск “Союзпечати”, универмаг, столовая, ходят грязные люди в фуфайках и высоких болотных сапогах с отворотами, сбрасываясь на бутылку. Пьяные сезонницы пели сексуальные песни, когда я покинул столовую. В столовой “вербота” безбожно материлась, и очень уж самобытно».

Потом я не раз наблюдал, как девушки из сезонных рабочих, отобедав с выпивкой, выходили из столовой буквально на карачках, естественно, матерясь. Глядячи на них, у меня в памяти тут же всплывали лица моих учеников — сыновей директора и парторга рыбокомбината...

23 декабря 1967 г. в комбинатовском клубе «Октябрь» состоялся вечер поэзии. Идею подал я. Из райцентра Соболево приехали мои товарищи поэты (супруги) Юрий Дружинин и Валентина Коркина, написавшая несколько коротких лирических стихотворений, которые нравились многим. Среди них были «Берега» [5] и «Твои двери» [6].

*Уплывают твои берега.
Как же я их не сберегла?
Облаками плывут чужими,
Покидая причал, где жили.
Тонкой тенью от журавлей,
Без любви, без тоски моей.
Уплывают. Твоими руками
Навсегда им лежать за холмами.
Навсегда, навсегда, навсегда
Уплывают твои берега.*

* * *

*Снежинки падают и тают.
Несмело тропки вьется нить.
Я перед дверью той гадаю —
Входить мне или не входить.
А сквозь года улыбка манит.
Снежинок белые цветы...
А вдруг тропа меня обманет,
И в доме том живешь не ты?
Твои глаза, твоя улыбка...
И та же дверь — но не твоя.
Бледнеет вечер. В свете зыбком
Крылами машут тополя.*

Мы выступали час, а может и больше. Пришло полторы калек — около сорока человек. В зале сидели почти все в пальто, и, чтоб разогреть их, я стал читать «Доцента», «Балладу о замужестве», «Исцеление» и прочее. «Королева города» пришлась им по душе.

«В первом ряду сидел тихопомешанный, который, по слухам, кончил четыре института, всю дорогу читает, а зимой ходит стриженным наголо и в кепке. Он изредка поглядывал на сцену, где мы сидели, но больше — в книгу и над ней хихикал. Вечер не удался из-за плохой рекламы. После всего пили спирт, а когда уложили поэтессу спать, пошли с Юркой к девкам — соседкам по интернату — танцевать. Две плясали со мной, а две другие отказывались, обижаясь за двойки». Это — все о том вечере в дневнике школьного учителя.

Возвращаясь к областным газетам, куда, посчитал, толкает меня Алексей Власов, добавлю: на «Камчатский комсомолец» я обиды не держал, памятуя, что он выручил в трудное время, первым назвал поэтом [7] и за несколько месяцев второго полугодия 1964 г., по сути, сделал мне имя. А летом следующего года напечатал одно из лучших моих стихотворений «Памяти моего друга Вадима Филимонова», хотя Владимир Науменков и возмущался, что дали слишком мелким шрифтом [8].

...Я возразил А. Власову: мол, ни в «Камчатскую правду», ни в «Комсомолец» меня не возьмут. Он засмеялся: «Есть еще газеты. Рыбацкая. “За высокие уловы”. Слышал?» Я кивнул. В середине шестидесятых сунулся я к ним со стихами, но получил от ворот поворот. «Ответсеком там Володя Гончаров, ты ведь знаешь его, — продолжал Алексей. — Стихи пишешь... Что, статью не сумеешь написать?»

— Да он в прошлом году не хотел ставить мой стих — хорошо Паша Мамась не согласился с ним, и то, потому что они были в контрах...

У меня, наверное, было кислое лицо, раз Власов теперь уже расхохотался. Потом похлопал меня по плечу: «В любой газете работать интересно. Будешь писать статьи, заметки... Да и стихи легче протолкнуть, когда в штате».

Последнее (весомый аргумент!) убедило меня. Я записал телефон редакции, и мы с Алексеем расстались. Шли дни. Я по-прежнему работал в инспекции госстраха и звонить в газету не торопился. Откровенно говоря, журналистика несколько пугала меня. Чувствовал: работа суетная, требует бойкости, вернее расторопности, а я к тому не привык. Сдерживало еще и то, что к тому времени я опубликовал всего три газетных материала, то есть опыта не имел почти никакого.

Помню, как ждал первой «непоэтической» публикации в «Комсомольце» — ночь накануне не спал, а в семь утра побежал в киоск «Союзпечати» на КП. «С душой поэта» — так называлась моя зарисовка о товарище по работе в Петропавловском комбинате бытового обслуживания населения Георгии Помогаеве, слесаре электромеханического цеха [9]. Мы с ним перематывали сгоревшие моторы в апреле — августе 1964 г.

Оказался я в КБО совершенно случайно. Направленный «на перековку» в передовую бригаду на судоремонтный завод «Фреза», я туда принят не был («паршивая овца все стадо испортит») и впал в тоску, из каковой меня вывел друг моего отца по преферансу В. В. Скотников — начальник этого самого КБО, по прозвищу в рабочей среде Вась-Вась. Узнав, когда в очередной раз играли у нас дома, что я до сих пор не при деле, он решил взять меня к себе. В служебном кабинете уточнил: «Так за что тебя выгнали из института?» — Был не согласен по вопросам литературы и искусства вот с ним, — указал я на портрет Н. С. Хрущева. «А теперь согласен?» — спросил Вась-Вась с улыбкой. Я тоже улыбнулся: «Теперь — да».

Надо сказать, что среди рабочих я чувствовал себя нормально. Правда, приняли они меня настороженно. Но присматривались недолго. Ребята были, в основном, простые и открытые. Да и я не ставил из себя шибко умного и начитанного. С некоторыми парнями даже (на их языке) скорешился. Гоша Помогаев мне нравился больше других, но однажды мы сильно повздорили. Виноваты были оба, и я свою часть вины загладил рассказом о нем в газете.

...Из «Уловов» мне позвонили примерно через неделю и попросили зайти. Звонил В. Гончаров. Редакция газеты «За высокие уловы» (орган Камчатского управления рыбной промышленности, партийного комитета и базового комитета профсоюза УТРФ) располагалась на 5-м километре Елизовского шоссе в «бич-холле» — межрейсовой гостинице рыбаков на втором этаже и занимала три кабинета в самом конце коридора. Гончаров, пощипывая усы, сидел напротив лысоватого человека средних лет в очках с внимательным и слегка насмешливым взглядом. Это и был редактор Василий Иванович Андреев, задумавший, как я потом узнал, обновить творческий коллектив, и, прежде всего, за счет молодежи.

Гончаров с Андреевым не скрывали, что брать «кота в мешке» им не резон, надо меня вначале попробовать в качестве нештатного автора: подой-

ду — хорошо, а нет — уж извини. Я, понятно, не сомневался, что написать статью или заметку более-менее сносно сумею, однако меня смущала специфика газеты: никогда не писал на рыбацкие темы.

После короткого инструктажа я отправился на средний рыболовный траулер «Соликамск», который вскоре уходил в рейс. Помнится, набрал материала много, куда больше, чем требовалось на первую полосу в рубрику «Интервью перед промыслом», и не знал, как им распорядиться. Промучился несколько часов, что-то сочинил с грехом пополам. И такая досада взяла меня от своего неумения — уже не рад был, что поддался на уговоры Алексея Власова.

Капитана — известного на всю Камчатку Константина Андреевича Числова — я не застал, разговаривал со старпомом Виктором Ивановичем Равоткиным (его почему-то назвал первым помощником, хотя такой должности на средних траулерах не было). Он перечислил лучших: старший мастер добычи А. М. Рыжук, электрик Н. Н. Пинчук, боцман Вашурин, матросы М. Зайцев и Корнилин, радист Д. Г. Бушков, стармех Г. И. Воронин. Как и полагалось тогда, все успехи экипажа (в предыдущем рейсе) были отнесены собеседником за счет активной деятельности парт- и комсомольской организаций: «Парторг тов. Шарапов и комсомольский секретарь тов. Бочкарев проводили собрания коммунистов и комсомольцев, беседовали с моряками и всегда были на самом трудном участке работы».

Интервью получилось не традиционным «вопрос-ответ», а пару вопросов и изложение ответа на них моего собеседника. Правка материала, который я сдал ответственному секретарю редакции Владимиру Гончарову, была, конечно, большая. Но штампы все равно торчали почти в каждом предложении: «поистине трудовой героизм», «чувствовалась личная ответственность», «четко и грамотно», «бесперебойная работа», «в этом большая заслуга» и т. п. Я, ясное дело, в тот момент не подозревал даже, что это — штампы: заезженные, надоевшие всем и мало о чем говорящие фразы. Но сейчас вижу и другое. Две фамилии у меня в материале не только без имен-отчеств, но и без инициалов. Наверное, не записал. Вышло как в двадцатые или тридцатые годы. Однако тогда перед фамилиями стояло «тов.». Залетело оно и ко мне... Интервью было небольшим — строк пятьдесят. «Ошапили» его, не мудрствуя лукаво: «Соликамск»: 40 тысяч». Именно столько центнеров рыбы обязался добыть экипаж ко Дню рыбака. Дебютировал я в газете «За высокие уловы» в среду 12 июня 1968 г.

Через номер в воскресенье 16-го числа уже и заголовок мой («Мы — электрики») и жанр другой — репортаж, а он предполагает живость рассказа, так как не ограничен жесткими рамками вопросов. Тут я уже пытаюсь по-человечески поведать о людях, делах и заботах коллектива электроцеха СРЗ «Фреза», и это, кажется, выходит. Возможно потому, что многое мне знакомо, ведь, хоть недолго, но все же работал электрослесарем и даже

сдал на первый разряд. На редакционной летучке начальство сдержанно похвалило меня...

Следующая моя «проверочная» публикация — статья по итогам минтаевого рейса плавбазы «Орочон», коллектив которой первым доказал несостоятельность утверждений об убыточности производства продукции из этого вида рыбы. Сейчас кажется неправдоподобным, но факт: «мיתку» в те годы гнали на тук, то есть не считали за съедобную рыбу. Да и потом, когда в магазинах Петропавловска появились консервы из минтая, горожане долго не брали их — «брезговали».

Нынешние журналисты, наверное, и не слыхали о таком жанре, как *зарисовка*. В советские же годы он был довольно распространен. Что-то среднее между очерком и пересказом примечательных моментов биографии человека, о котором пишешь.

Героем моей зарисовки стал обычный матрос тралового флота Петр Васильев. Никто меня не посылал на «Кременчуг», я сам избрал почему-то этот траулер, стоявший в рыбном порту в ряду других, даже, по-моему, не первым бортом к причалу. Помнится, день был теплый, солнечный. На палубе «Кременчуга» работал рослый парень лет под тридцать с копной светлых волос и открытым русским лицом. Рассказать о себе он согласился не сразу. Я уговаривал его, а из кубрика неслась хриплая песня про опально-го, но лучшего стрелка, что хвастал: «Чудо-юдо я и так победю!»

Так я впервые услышал Владимира Высоцкого. Тем же летом переписал у кого-то его песни и, время от времени, включая свою «Чайку», вслушивался в то, что и как он поет. Меня несколько корбила манера пения и не особенно устраивала «квинтэссенция» большинства текстов. Я ожидал от них нарастания протестных мотивов, пусть завуалированной, но-таки критики существующего партийно-бюрократического режима. Вместо этого было какое-то абстрактное недовольство — стрельба из пушки по воробьям.

Такое двойственное отношение к Высоцкому оставалось у меня очень долго. И только недавно я изменил его. Но прежде процитирую стихи, которые были опубликованы несколько лет назад в той газете, где начиналась моя журналистская «карьера». Теперь эта газета называется не «За высокие уловы», а «Рыбак Камчатки». К слову, все наши усилия изменить название газеты — недоброжелатели обзывали ее «Удоями» — ни к чему не привели. Редактор В. И. Андреев передал нам слова тогдашнего — в 1968—1969 гг. — первого секретаря обкома КПСС (кличка МАО) Михаила Анатольевича Орлова: «Название газеты отражает ее задачи».

...В восьмидесятые годы, когда вступило в сознательную жизнь новое поколение, воспитанное на текстах этого менестреля, у меня родились такие строки [10]:

*Мне нечего сказать вам, отпрыски Высоцкого —
у вас во рту, в глазах, в ушах его осталась соска.
Он был квартет иль в одиночку?
Что в сердце — все на бочку!
Он был корсар, вином заливший строчку.
Мне говорили: выпускает пар,
чтоб не случился взрыв котла.
А все же он — напалм,
чтоб вся душа — дотла
(но у кого она была).
...Мне нечего сказать. Я, видимо, отжил.
Как отживают истина и правда.
Но ты, Россия, сильно не тужи —
смотри, как бьют на башенке куранты!*

Летом 2004 г. после серии телепередач «Живой Высоцкий» все стало на свои места. Напомню, впервые знаменитый менестрель предстал без комментариев, в авторском исполнении своих текстов в разных аудиториях, в интервью и в самоличных отзывах о себе. Мой взгляд на сие явление отличается от традиционного, тем не менее, осмелюсь его кратко изложить. Многие на рубеже семидесятых — восьмидесятых годов поражались тому, с какой скоростью песенное творчество Владимира Высоцкого овладело массовым сознанием (в том числе рыбацким), заполнив пустоту, образовавшуюся на месте официальной идеологии. Случай в истории страны небывалый.

Известно, что В. Высоцкому приписывается авторство до шестисот песен. При его актерской сверхзагруженности и вольном образе жизни такая плодовитость просто невозможна (причем, за сравнительно короткий период деятельности на данной стезе). Думаю, у него могли быть «подмастерья». Имеется в виду весьма солидный версификаторский опыт постоянных участников последней страницы «Литературной газеты» — «12 стульев» или других московских авторов, поднаторевших в искусстве писать под кого угодно и так, что не сразу и не отличишь. Кстати, эта мысль пришла мне много раньше просмотра «Живого Высоцкого», едва я стал анализировать размах, с которым было поставлено распространение его песен по городам и весям. А оно с середины семидесятых годов XX века приобрело очертания мощной индустрии, куда вкладывались незримые инвестиции, кои, без сомнения, приносили, помимо идеологических, финансовые дивиденды.

Причина же популярности песен В. Высоцкого, особенно у людей среднего возраста и молодежи, объясняется просто, если все его тексты рассматривать не по отдельности, не тематически и, ни в коем случае, не в отрыве от специфической манеры исполнения. Так вот, весь его песенный конгломерат создает, преимущественно в подсознании, образ физически здорового (без

комплексов и условностей) человека с большим потенциалом жизненной энергии, силой удерживаемого в рамках исторического быта и морали, государства и русского менталитета. Перечисленное не дает этому человеку проявить себя полностью, в соответствии со своими понятиями, и достичь главной цели — получить то, что принадлежит ему по праву сильного.

...Газета с зарисовкой о матросе П. Васильеве вышла 30 июня, а на следующий день, 1 июля 1968 г. меня приняли на работу корректором-выпускающим, так как вакансия литсотрудника (корреспондента) в тот момент отсутствовала.

Оказавшись в штате, я поближе познакомился с коллегами по работе. Надо сказать, все они были по-своему интересными людьми. Не пишущих среди них, за исключением машинистки Людмилы Роздыхахи (потом ее сменила Алла Туркина), не было. Время от времени разрожался статьями на экономическую тему редактор, иногда пописывал ответсек. В. И. Андреев хорошо разбирался в экономике, верил, что многое в стране изменится благодаря экономической реформе, которая, правда, начинала уже пробуксовывать, однако на слуху еще была ее терминология: *хозрасчет, рентабельность, прибыль...*

«Отец» реформы, внедрявшейся с 1965 г., председатель Совета Министров СССР Алексей Николаевич Косыгин пользовался всеобщим уважением. Ему позднее приписывали слова, которые передавались в устной форме: «Наш народ все выдержал: испытание войной, разрухой, голодом... Не выдержал испытание сытостью».

Заместитель редактора Нелли Беркалова писала на партийные темы. Спустя два с лишним десятилетия, в «Камчатской правде», где нас снова свела судьба, я по достоинству оценил профессиональное мастерство Нелли Алексеевны; объединила нас в начале девяностых годов и драматическая судьба «Камчатской правды»: раздираемая внутренними противоречиями, лишенная постоянного финансирования, а главное, из-за прежнего своего статуса (орган обкома партии), газета медленно погибала, впад в агонию. Видеть такое не со стороны нелегко, хотя десятилетиями наши с «Камчатской правдой» отношения иначе как взаимным отторжением и не назовешь. Для Н. А. Беркаловой «Камчатская правда» была родной. Там развился ее талант газетчика, она приобрела известность, получила медаль «За трудовое отличие», стала лауреатом престижной журналистской премии им. Виталия Кручины, дипломантом ВДНХ СССР.

Ирина Алексеевна Редькина, самая плодовитая журналистка «Уловов», была старше всех нас, не считая редактора. К ее материалам у начальства имелась одна претензия — чересчур большие (в обиходе у газетчиков — «портянки»). Ответсек В. Гончаров нещадно сокращал их по методу Ломоносова: не глядя, первую страницу, в середине пару страниц и последнюю. Отличие состояло в том, что Михайло Ломоносов обращался так с графоманами и вместо страниц черкал строфы, и если потом получалась бес-

смыслица, возвращал тексту прежний вид и мог даже похвалить стихотворца. В. Гончаров «резал» материалы Ирины Алексеевны при ней, не обращая внимания на возмущения автора, и, когда они становились слишком бурными, он командовал: «Кругом!! Шагом!» Мы, молодежь, беззлобно посмеивались, не испытывая от этого ни малейшего удовлетворения, чего не скажешь о машинистках.

И. А. Редькина владела всеми газетными жанрами, особенно любила делать очерки о хороших людях, куда как-то естественно у нее вплеталась «лирика», а то и вовсе художественность, поскольку она, кроме всего прочего, писала также стихи (в основном, для себя и для друзей-товарищей) и рассказы, преимущественно юмористические, которые изредка публиковались.

Как в каждой уважающей себя газете, была у нас литературная страница. Появлялась она нерегулярно, по мере накопления произведений местных профессионалов (или любителей). Предпочтение отдавалось литературным опытам с морской тематикой. Решал, что печатать, а что — нет, В. Гончаров. Преимущественно сам, и на него влиять в этом смысле мог только Алексей Власов, когда он был утвержден заместителем редактора. Власов тогда еще не имел ни одной поэтической книги, однако авторитетом среди пишущей братии пользовался. Он, помнится, не раз помогал нам с А. Саньковым публиковать стихи, и не только свои.

Но к первой публикации такого рода в «Уловах» [11] Алексей Власов, по моему, не причастен. А напечатано было «Ночью», что входит в пятерку наиболее удачных, на мой взгляд, стихотворений. (Я всегда говорю: дай-то Бог, оставить после себя хотя бы два-три произведения; много и хорошо — это уже Пушкин.) Публикация любимого стихотворения обрадовала меня, несмотря на то, что не обошлось без гончаровской правки: «уснули» он изменил на «заснули», «проплывают» на «пролетают», «в кухне» вообще счел неграмотным — сделал «рядом». Ответсек был убежден, что статьи у меня значительно лучше, чем стихи.

«Ночью» оказалось стихотворением «заколдованным». С ним я потом десятилетиями не мог пробиться на страницы областной печати.

Примерно та же участь постигла родниковые по чистоте, светлые, словно первая любовь, и теплые, как материнские руки, стихи Анатолия Санькова [12]:

*Хороши вы, темно-синие
Среднерусские леса,
Когда цвет еще не вылинял
С загорелого лица.
А поодаль рожь высокая
Поднимается, как рать.
Хорошо мне сизым соколом
Над просторами летать.*

*Где-то там вдали белеется,
Словно яблонька цветет.
Не иначе красна девица
В платье ситцевом идет.
Здравствуй, здравствуй черноокая!
Ты куда в такую рань?
Разве можно одинокою
Заходить в такую даль?
Разве могут быть заботушки
У красавицы такой?!
Хочешь — я, а хочешь — солнышко
Доведет тебя домой?*

...Врезалось в память начало моей журналистской «карьеры» (беру это слово в кавычки, потому как делать карьеру в журналистике не имел ни желания, ни возможности; в итоге завершил ее к пятидесяти годам заведомом информации «народной газеты» «Камчатская правда» в 1993 г.). Мне больше всего нравилось писать репортажи. Я был легок на подъем: мотался из одного конца города в другой. То слетаю на Петропавловский рыбокомбинат, что на Моховой, то — где автобусом, а где пешком — на Малую и Большую Океанскую, чтобы написать о бондарях и сетевязях Петропавловского рыбозавода.

Уже сейчас, зная по некоторым данным, что на Большой Океанской, скорее всего, зарыты расстрелянные в конце тридцатых годов «враги народа», пробую вспомнить, чувствовал ли я себя там летом 68-го беспокойно-тревожно? Пожалуй, нет. Было только ощущение *края всему*, но я, конечно же, относил это ощущение (вместе с каким-то обостренным одиночеством) не к местности как таковой, а к тому, что здесь — последние городские постройки и вообще южная оконечность полуострова, и вот он — океан.

Но мне интересны были и люди сами по себе, особенно рыбаки, не слишком разговорчивые на берегу, но зато — открытые души в море, если ты рядом с ними и видишь воочию, как достается каждая тонна «высоких уловов». Осенью того же года я три недели пробыл в Охотском море в основном на СРТ и СРТРах. В октябре по несколько суток штормит, а потом — зыбь, что не лучше для сухопутного человека. Укачиваться я сильно не укачивался, то есть, не лежал «в лежку», однако не бегал по судну, как ни в чем не бывало, подобно морякам.

Отправлялся я в свою первую морскую командировку без большой охоты, не любя море и судя о нем по Кировскому, где оно в шторм подступало к поселку так близко, что, казалось, обязательно бы ворвалось в дома на улице Морской, если б путь ему не преграждали деревянные укрепления. Пройдет всего лишь пять лет, и Морская улица станет мертвой. По ней я бродил

в 1973 г. Жутковато было в погожий августовский день видеть пустые глазницы трехэтажных домов, до второго этажа засыпанных морским песком. Море же спокойно качалось неподалеку, будто не имея никакого отношения ко всему этому. Заглянул я и в свое бывшее жилище — школьный интернат: и тут заброшенность и запустение.

Может, я был прав, записывая в дневник в интернате 6 сентября 1967 г., едва ступив на косу рыбокомбината им. С. М. Кирова: «Море шумит по-прежнему. Моя обитель в метрах двадцати от него. Хорошо, что окно туда не выходит, а куда-то вбок и смотрит на облезлую халупу напротив. Кто и зачем любит море, эту грозную и темную силу, неподвластную людям и жестоко мстящую им за вступление в поединок? Я никогда не любил море. С первого раза, когда только увидел его осенью 1953-го во Владивостоке, сядя на пароход “Русь”, идущий на Камчатку, и до сих пор — эти громадные пенные валы в часы непогоды вызывают во мне чувство ненависти и страха. Да, страха. Я не боюсь в этом признаться, потому что мой страх перед стихией не похож на страх перед человеком или животным. Это страх бессилия. Страшнее его, пожалуй, ничего не бывает. Он рождает ненависть. А то, что люди побеждают море — самообман. Конечно, в тихую погоду оно ластиво и лениво трется у ног и лижется, как дворняжка. Только это состояние его неестественно. На самом деле суть моря в другом. В шторме».

Но перед командировкой в море я почти месяц был на курсах, организованных для местных журналистов обкомом КПСС в Доме политического просвещения. На такие курсы время от времени направлялись газетчики, телевизионщики и радийщики молодого и среднего возраста в целях повышения их идейно-политического уровня. Однако на курсах читались также лекции информационно-аналитического плана, в том числе не только о внешней и внутренней политике СССР, его экономике, положении в международном коммунистическом и рабочем движении, но и на «более близкие» нам темы, например: «Состояние рыбных запасов нашего полуострова»; «Перспективы развития рыбного хозяйства Камчатки»; «Борьба с правонарушениями и преступностью в области». Конечно, проводились занятия и чисто профессионального характера, перед нами выступали редакторы районных газет, маститые журналисты областной величины. И все-таки главное заключалось в том, чтобы «подковать» нас идеологически в соответствии с текущим политическим моментом.

А момент был в конце августа 1968 г. чрезвычайно сложным. Только что в Чехословакию, без ведома ее правительства, нарушив государственную границу, вошли вооруженные силы стран Варшавского Договора, возглавляемые Советским Союзом. Реакция в мире и самой ЧССР последовала незамедлительно. Государства, предпринявшие такую акцию, оказались в политической изоляции. Действия СССР и его союзников расценивались боль-

шинством стран мира как оккупация, тем паче, что при этом было арестовано законное правительство и руководство компартии «братской социалистической страны».

Вторжение произошло в ночь на 21 августа. Москва стала передавать Заявление ТАСС, когда на Камчатке уже кончился обеденный перерыв. Я зачем-то заглянул в кабинет редакционного начальства.

— Наши вошли в Чехословакию! — как ледяной водой окатил меня В. Гончаров. Я застыл на месте, не дойдя несколько шагов до их стола.

— Ты что так побледнел? — спросил редактор. Чувствовалось: он сам сбит с толку и не знает, как относиться к столь необычной новости. Впрочем, вскоре почти все сотрудники «Уловов» определились. На стороне «вошедших» почти никого не оказалось. В августе 68-го нам в «Уловах» некого было опасаться, каждый говорил, что думал. Это позднее в редакцию забросили «слухача», но мы сразу каким-то шестым чувством поняли, откуда он, и держались теперь осторожнее. А то у завпромышленным отделом Зинаиды Филипповой, услышавшей о вводе войск, вырвалось: «Дали бы мне автомат — перестреляла б всех коммунистов!»

Я следил за развитием событий в Чехословакии еще с весны, как только в центральных газетах появились первые статьи с критикой представителей творческой интеллигенции самой дружественной нам (после Болгарии) страны. А на нового сорокасемилетнего лидера КПЧ Александра Дубчека обратил внимание сразу же после его избрания где-то в середине января перед отъездом из Кировского в Петропавловск. Не все высказывания чехословацких литераторов — и среди них драматурга В. Гавела — я поддерживал безоговорочно, но реформаторам и борцам за «социализм с человеческим лицом» симпатизировал сильно. И, прежде всего, потому, что осточертело болото, в котором тонула без следа любая живая мысль, а вольному слову вообще было никуда не пробиться; правда, советская интеллигенция отводила душу, пробавляясь Высоцким (а до него Б. Окуджавой), да мелкотравчатými хохмочками из «12 стульев» в колонке «известного писателя человеколюба и людоведа Евг. Сазонова», как именовали себя спрятавшиеся за этим довольно нелепым псевдонимом неизвестные смехачи. В первой половине семидесятых годов, после «нормализации положения» в Чехословакии, возникла еще одна отдушина — заключительная страница молодежного журнала «Смена» с претенциозными двусмысленными карикатурами (как бы с политическим намеком).

«Пражская весна» 1968 г. несколько расшевелила советское болото. Я с середины шестидесятых уже не питал никаких иллюзий в отношении коммунистического оккупационного режима, установившегося в России на заре XX века. Но за братьев-славян был, откровенно говоря, рад. Казалось, что у них там воплощается в жизнь проект Закона о печати, сочиненный мною на досуге в надежде на дальние перемены (иллюзий не питал, а надежда все-таки

тепились). Состоял этот проект из шести статей, одна из них предусматривала цензуру лишь «в целях недопущения выхода в свет печатных изданий, разглашающих сведения оборонного характера».

И вдруг все у них рухнуло! Завершающий «аккорд» Заявления ТАСС от 21 августа 1968 г. звучал так: «Никому и никогда не будет позволено вырвать ни одного звена из (пропустили, наверное, слово *цепи*. — В. П.) содружества социалистических государств» [13]. Но Информация ЦК КПСС не для печати, зачитанная идеологами Камчатского обкома нам, журналистам-курсантам, свидетельствовала о том, что танки все же слабоваты против вольного слова. Заменить руководство ЧССР и КПЧ с их помощью тотчас не удалось. Вместо этого — компромисс и ссылка на чехословацких товарищей, от искренности которых зависит полностью нормализация (понимаемая сторонами, конечно, по-разному) в стране. «Предстоит сложная и длительная борьба», — итожилось в Информации.

Вообще-то напряжение в среде нашей творческой интеллигенции, преимущественно столичной, возникло годом ранее и спало где-то в конце 1969-го. В этот период, особенно в незабываемом 1968-м, ЦК КПСС принял ряд постановлений по вопросам идеологии. Некоторые не слишком афишировались, кое-какие даже не публиковались, однако на наших курсах о них речь шла. Бессменный заведомо пропаганды и агитации обкома партии Л. А. Шишкин приводил очень любопытные факты. Приложение к газете «Известия» еженедельник «Неделя» поместил мемуары монархиста В. В. Шульгина, «в искаженном духе представившего историю Февральской революции», а журнал «История СССР» дал хвалебную рецензию на мемуары Шульгина.

В «Журналисте» появилась статья, в которой утверждалось, что автор художественного произведения руководствуется только одним критерием — собственной совестью, и судить о произведении может лишь литературная критика и никакая не общественность. (Это утверждение противоречило укоренившейся в СССР практике проработок писателей на разного рода митингах, собраниях и заседаниях.) Слетели со своих должностей редакторы «Военно-исторического журнала» и журнала «Байкал». Редактор последнего «приезжал в столицу, собирал все, что не публиковалось там и тащил к себе». По «Байкалу» приняли специальное постановление. Было «решено укрепить руководство журналов «Семья и школа» и «Работница».

Еще одно постановление, на сей раз о художественном фильме «Здравствуй, Марк Семенович!» Фрагменты демонстрировались по телевидению. Режиссер Донской. В роли Ленина артист Нахапетов. Ленин показан в нижнем белье, его хлопают по щекам — вольно обращаются. «Все произведения о Ленине теперь будут выпускаться с разрешения Министерства культуры СССР». Комиссия по идеологической борьбе ЦК КПСС возглавляется М. А. Сусловым. В конце 1968 г. намечено провести Пленум ЦК по идеологии.

Такой пленум в том памятном году так и не состоялся. Его советским коммунистам пришлось ждать пятнадцать лет. Но к усилению идеологической борьбы призвал еще апрельский 1968 г. Пленум ЦК КПСС с повесткой: «Об актуальных проблемах международного положения и борьбе за сплоченность мирового коммунистического движения». В постановлении пленума отмечалось, что «непримиримая борьба с вражеской идеологией, решительное разоблачение происков империализма, коммунистическое воспитание членов КПСС и всех трудящихся, усиление всей идеологической деятельности партии приобретает особое значение, является одной из главнейших обязанностей всех партийных организаций. Их долг состоит в том, чтобы вести наступательную борьбу против буржуазной идеологии, активно выступать против попыток протаскивания в отдельных произведениях литературы (о, это уже нас с А. Саньковым касалось непосредственно. — *В. П.*), искусства и других произведениях взглядов, чуждых социалистической идеологии советского общества. Партийные организации должны...» [14].

И они развернули работу. Как всегда в послесталинское время, поверхностную, «для галочки». Даже нас в городской инспекции госстраха собрали — устроив громкую читку постановления Пленума, в котором далее говорилось: «...направить все имеющиеся средства идейного воспитания на укрепление коммунистической убежденности, чувства советского патриотизма и пролетарского интернационализма у каждого коммуниста и советского человека, идейной стойкости и умения противостоять любым формам буржуазного влияния» [15].

Вчитываясь в постановление, я недоуменно пожимал плечами. Если перечисленные качества надо воспитывать не только у беспартийных, но и у членов компартии, то, выходит, последние ими не обладают? Мои сомнения подтвердились потом многократно. Своеобразную точку в них поставил применительно к тому времени один бывший партработник, просивший не называть его имени, хотя разговор у нас с ним произошел через много лет после краха КПСС и развала СССР — уже в XXI веке.

Летом 1968-го советские коммунисты проводили по всей стране митинги трудящихся в защиту чехословацкой народной милиции, против которой «развернули атаку антисоциалистические силы». Состоялись такие митинги на судах рыбной промышленности Камчатки. Но тот митинг, о котором упомянул мой собеседник, когда мы заговорили о событиях в ЧССР, проходил на площади перед зданием обкома КПСС. Во время выступления первого секретаря горкома партии стоящий рядом с оратором секретарь обкома по идеологии дернул его сзади за пиджак: «Закругляйся! Уха стынет...» Сказано это было негромко, но кое-кто все же расслышал. От себя добавлю: летом 1968 г. мне доводилось быть свидетелем ворчания рыбаков (впрочем, не только их — «простых работяг» из сухопутных): «Это ж надо — милицию защищать! Я бы

ее защитил!! Забрали по выпившему делу, так отметили, что месяц потом все кости болели. Я бы их защитил...»

...В свою первую командировку на сельдяную путину в Охотское море я отправился 27 сентября 1968 г. на «жирафе» (до сих пор поражаюсь неистощимой способности русского человека переиначивать на свой лад труднопроизносимые, как правило, иностраннические слова) — рефрижераторе то есть, «Енисейск». Когда ночью на малом ходу мы покидали Авачинскую губу, я записал в дневнике: «В каюте я один. Хозяин — “дед” в машине. Я только что оттуда. Уже дремал, когда он через механика позвал меня к себе. Но я, как всегда, не проявил особого интереса к двигателям и всякого рода механизмам. Полазил туда-сюда, поудивлялся, и все. Вообще-то он неплохой парень. Украинец, жил под румынами до 1945-го. В школе лупили. Бессарабия — великое народосмещение: и болгары, и цыгане, и молдаване, и украинцы...

Поведал, как пережил набег одесских комсомольцев на свое село. В 1946 г. прикатали на “студебеккерах”, постреляли по окнам хат. Искали кулаков. Его папаша хотел смотаться, но беда миновала: не попал в список. Вскоре неожиданно стал председателем колхоза. Бессарабцы мирные люди. Любят вино, а его там завались. В председателях по сей причине больше года не продержался. Одесситы ловили-стреляли, выселяли... Потом грабанули попа, утопили его, чтоб концы в воду. Неудачно. Раскрыли, посадили. Бывает всякое...

28 сентября. Еще не достигли мыса Лопатки. Девять узлов. Корпус оброс ракушками, поэтому больше нельзя. Снился дурной сон. Я пробудился среди ночи и переживал. Моряки, наверное, привыкают не думать, что делают или чем занимаются на досуге в их отсутствие жены (или хорошие подруги). Иначе бы “дед” Яков Яковлевич не сказал: “День пробудешь дома, и надоедает. То к жене придерешься (не так сготовила), то она сама ворчит, мол, готовить каждый день по три блюда... В конце концов поругаешься”. Яков Яковлевич по натуре спокойный.

А вчера один поругавшийся прыгнул за борт. То ли решил достичь берега и поладить с супругой, то ли с горя покончить с собой в морской пучине. Слава богу, несчастного заметил вахтенный. Через двадцать минут вытащили, привезли на шлюпке. Я выходил на палубу, когда разглядеть его и шлюпку было тщетно. Вокруг стояла темень, лишь город в стороне сверкал массой огней. С Яковом Яковлевичем мы выпили пару бутылок сухого и столько же крепленого. Я слегка захмелел, а спал-таки беспокойно.

1 октября. Третий день качает. Идем мы, как похоронная процессия. Вчера “ревизор” сообщил, что как-то зимой две недели добирались до Владика. Однако мне уже начинает надоедать эта езда. “Дед” подсчитал, что завтра к утру подойдем к плавбазе. Скорей бы! А то от безделья не знаю, куда себя деть. В обед показался в тумане берег, а сейчас уже ясно видны белые сопки. Итак, утром я приступлю к работе. Жаль только, что не успею в срок ото-

слать первые два материала. Соскучился по... (имя девушки опущено. — *В. П.*). Рашу бороду, чтоб всех знакомых потом удивить — они уверены, что не вырастет — и поколоть ее белые нежные щеки.

4 октября. Третий день на “Чукотке”. Второго числа к двум часам ступил на ее палубу. С “Енисейска” по штормтрапу перелез на “Полтинник” (плавбаза “50 лет Октября”, ее “переименовали” рыбаки, видать, из-за длинного названия), а оттуда вместе с грузом в “сетке” на ТХС “Мизар”. Затем опять в сетке. Опасно. Когда переправлялся на “Мизар”, трахнулись о борт “Полтинника”. Но по штормтрапу между судами вообще паршиво. Хорошо, если под ним предохранительная сеть. А если ее нет? Интересную черту заметил в себе — не рисковать особенно. Ага, берегу себя! А для чего, спрашивается? Верно, надеюсь на более-менее сносное будущее, причем, скорее всего, семейное, хотя это еще под вопросом.

2-го числа — “с корабля на бал”. Послушал капитанский час и сразу — радиогамму в газету об итогах сентября. На следующий день перелез на “Ламут”, поскольку там работал завод. В два ночи отнес материал “Утро на «Ламуте»”. Сегодня обработал собранное вчера о делегате рыбацкого съезда. Вчера черкнул еще информешку о лове. Две вещи (“Утро” и о делегате) скверные. Представляю, как Василий Иванович хмыкает или Володя Гончаров, пощипывая усы, проронит: “Н-да... Что-то он там испортился”. И будет прав. Мне трудно писать, не чувствуя под ногами родной почвы. Неуверенность какая-то. По базе плутаю, как по лесу. Все не могу запомнить, где что (та же кают-компания), по десять раз в сутки спрашиваю прохожих моряков, иногда, наверно, одних и тех же, потому что некоторые смотрят, как на дурака. Козлиная моя борода как раз не дает усомниться. Словом, сухопутный человек на море. Не в своей тарелке».

По примеру других, я хотел отправить с оказией в Петропавловск письмецо своей девушке, но почему-то передумал. Некоторые места из этого письма показались мне любопытными сейчас, по прошествии без малого сорока лет.

«Час назад мы покинули живописную бухту Беринга, и уже за кормой причудливые голые скалы и сопки, припорошенные снегом на макушках. Чайки, стаями летавшие за нами, поотстали, и вокруг без конца и края Охотское море, только на горизонте игрушечными кажутся траулеры, промышленные селедку. Сначала, с непривычки, угнетало отсутствие под ногами твердой почвы, теперь — легче. Малость освоился...»

На плавбазе встретили меня радушно, поселили в шикарную каюту, где я и пишу по вечерам корреспонденции, пристроившись на столике, прибитом к полу. Плавбаза “Чукотка” — микропоселок. Есть почти все, что душе угодно, кроме, разумеется спиртного. И магазин тебе, и библиотека, и кинозал (успел посмотреть два фильма), и бассейн, закрытый в настоящий момент на ремонт. Люди тоже неплохие. Большинство — молодежь, демобили-

зовавшая из армии в этом году. Все бы ничего, но, как всегда, мешают делу женщины. Из-за слабого пола случаются неурядицы в мужской среде. Что до меня, я бы вообще не брал их в море, дабы не мutilи воду Охотскую».

«Морячки» — проблема болезненная на флоте. В первой своей командировке я мало ощутил ее, хотя на плавбазах было немало рыбообработчиц. Впрочем, они — те же сезонницы, что на берегу. Другое дело — кто ходит в моря из рейса в рейс. Как, к примеру, дневальные. С одной из них я познакомился на «Енисейске». Вошедшая делать приборку в каюте стармеха девушка лет двадцати застала меня за чтением журнала «Москва» с булгаковским «Мастером и Маргаритой». По виду, она стеснялась своей работы и того, что ей приходится производить приборку у мужчин. Я не ошибся. Мы разговорились. Рая сказала, что она из Прибалтики, а занесло ее так далеко тяжелое материальное положение. Встречал я ее пару раз через несколько месяцев, уже зимой, в Петропавловске. Она не курила, не питала слабости к спиртному. Я спросил Раю, не пристаю ли к ней мужчины в море. Она на лицо была вполне обыкновенной, но в манерах и поведении чувствовалась европейская культура, которой подчас так не хватает нашим. Откровенная со мной, Рая отвечала, мол, всякое бывает, но никогда не вступит ни с кем в связь на судне, будучи зависима по службе или из-за денег (в чем я, кстати, ни минуты не сомневался), только вот иногда «природа требует свое». Вскоре она уехала на родину и даже написала мне оттуда письмо...

А вот в иные застойные годы, находясь в море уже не три недели, а почти два месяца, я столкнулся с целой «традицией». Несколько женщин на судне были негласно как бы «закреплены» за комсоставом. Не скажу, чтобы кто-то кого-то буквально заставлял следовать этой «традиции», но она соблюдалось, во всяком случае, там, где мне приходилось работать в командировках. Однажды «традиция» сыграла злую шутку с семейником, которого потом многие жалели. Представительница слабого пола сполна воспользовалась своими «традиционными правами», затем, уйдя в декрет, родила. Пострадавшему пришлось платить алименты.

В конце восьмидесятых годов, в разгар перестройки, «традиция» начала давать сбои. Я видел, как рыбаки втихомолку потешались над человеком, донельзя раздраженным весьма тесными взаимоотношениями молодой женщины и еще более молодого специалиста. Женщина взбунтовалась, подчиняясь только своим чувствам. Обиженный вымещал досаду на подчиненном, но ничего поделать не мог.

...Осенью 68-го я вел дневник урывками и на половине своей морской «одиссеи» бросил. Последняя запись в нем от 12 октября: «...Шестого пересел на СРТ “Кроноцкий”, пробыл там до восьмого числа. Дернули “пустырь”. Попытался разобраться в причинах неудач. В бухте Шестакова рядом оказался “Соликамск”. На нем пробыл до вечера 9 октября. Собрал, вроде,

много материала. Не знаю, что получится. Видел сон: в газете два огромных моих очерка (правда, сон был на пятницу 11-е число). Девятого внезапно залез на “Советскую Камчатку”. Поселили к корреспонденту “Камчатской правды” Г. В тот же вечер послал небольшую информашку о “Соликамске”. На следующий день присутствовал на диспуте о любви, браке и семье. Вечером смотрел фильм “Сильные духом”, вторую серию, а потом вышел на палубу. Походил-поговорил с людьми и черкнул в редакцию репортаж-зарисовку о ночной смене в заводе. В четыре утра отнес на радиостанцию. Хорошо, если утром в пятницу в Питере получили. Вчера совсем скис, причиной чего была зимняя картинка за иллюминатором (мокрый снег и ветер) и разлука с... Сегодня немного бодрее. Думаем с Г. сесть на средний траулер “Кротон” и сбегать в район промысла...»

Зря я тревожился, получают ли вовремя в редакции мои радиogramмы. Воскресный номер 13 октября вышел с двумя материалами. Оба были помещены на первой полосе. Заметка о «Соликамске» шла под рубрикой «Юбилейная вахта комсомолии» (к 50-летию ВЛКСМ). Особых находок творческого плана в ней быть не могло, да я и не старался блеснуть новизной: главное — оперативно сообщить факты и рассказать, хотя бы кратко, о людях. Но предложение «Ключом бьет на судне комсомольско-молодежная инициатива» принадлежало явно не мне, а тому, кто правил заметку — ответственному секретарю редакции. До этого я додуматься сам не мог, даже шутки ради — на расстоянии меня, безусловно бы, не поняли. Но подобными махровыми штампами не брезговали все газеты той поры.

А 9 октября газета дала репортаж «Утро на “Ламуте”», который завершился словами: «Где-нибудь далеко-далеко от Камчатки откроют одну из таких бочек, похвалят сельдь, прочитают трафарет на доннике. Может быть, заметят черную восьмерку сбоку бочки, да вряд ли поймут, что она означает. А означает она, что готовил сельдь Петр Лесков, рыбообработчик плавбазы “Ламут”».

Зарисовку «Делегат слета» напечатали 16 октября. «В семь часов по трансляции звучит подъем. Так начинается рабочий день на плавбазе. Ночная смена возвращается в каюты, утренняя заступает на ее место. Сегодня бригада обработчиков Анатолия Самойлова вышла спозаранку, еще затемно: необходимо закончить партию сельди полуфабриката, не дать перейти ей в крепкосол или среднесол.

Каждый член бригады обслуживает свой участок. Борис Гребенюк — заливщик тузлука. Он спускается в трюм, в первую очередь проверяет рыбу, выпущенную предыдущей сменой и свою, залитую вчера. Убедившись, что все в порядке, Борис берется за расшкантовку начавшей поступать в трюм затарированной новой продукции, делает первую заливку из шланга, предварительно удостоверившись в правильной крепости тузлука. Если попадают-

ся неисправные бочки, Борис сразу же вызывает бондаря Михаила Максимова, производящего ремонт прямо в трюме. Максимов быстро устраняет течь в доннике или клепке, затем вместе с Борисом ставит бочку в вагонную партию. На залитые тузлуком бочки трюмные Вячеслав Андриенко и Дмитрий Мешков кладут сепарацию, укладывают продукцию партиями. Иногда они не успевают — много рыбы — и Борис им помогает. За смену четыре-пять раз в трюм спускается мастер Николай Иванович Бугаков.

Мастеру не приходится долго задерживаться около Гребенюка — Борис работает безукоризненно. Сказывается характер. Еще до армии молодой рабочий после шестого класса (семья девять человек) пошел на производство плотником. В пареньке сразу заметили рабочую жилку, исключительную честность. Потом — служба. Попал в одну часть с Михаилом Лазаревым, земляком из Одессы. Он-то и подбил Бориса пойти в море после демобилизации. Уже два месяца они вместе на «Чукотке», оба в одной бригаде. Борис не жалеет о выборе профессии. Полюбил Камчатку, море.

Перекур на базе роскошь, когда завод работает в полную силу. В выпадающие свободные минуты Гребенюк доливает тузлук туда, где не хватает. Случается, что обнаруженную течь на месте не устранить. Тогда Борис требует поднять бочку на палубу, перетарировать.

— Чтобы тузлучник поступал таким образом (нечастое явление), надо быть исключительно добросовестным человеком, — говорит мастер Бугаков.

Недавно на судовом собрании был зачитан приказ капитан-директора Гусарова о премировании бригады, в которой работает Гребенюк, за первое место в соцсоревновании. Они добились успеха, потому что особое значение придают качеству продукции. Качество сельди во многом зависит от внимания к делу. В конце работы Борис перекачивает тузлук, свертывает шланги, зашкантовывает бочки.

После еды и отдыха он садится за столик с книгой по рыбному делу, с учебниками. Мечтает окончить девятый и десятый классы, а затем поступить в учебно-курсовой комбинат — выучиться на рыбмастера.

— Вот съезжу домой (не был три года), и за учебу, — смущенно улыбается Борис. Он вообще парень тихий, незаметный, но такие люди всегда делают настоящие дела.

Лучшие люди флота поедут на слет рыбаков. Среди делегатов плавбазы «Чукотка» будет Борис Гребенюк.

Может, не всем читателям газеты «За высокие уловы» нравились подобные материалы, тем более что я попервости сильно увлекался описанием производственных процессов, поскольку все мне было в новинку, и считал, что на берегу должны знать, как дается это самое досрочное выполнение планов и «взятых на себя социалистических обязательств».

— Золотой народ подобрался на судне, — рассказывал мне стармех среднего траулера «Кекурный» Александр Кузьмич Баранов. — Денно и ночью работают, когда рыба и погода есть. Да что я говорю — бывало, и штормит, но никто с палубы не уйдет. Правда, в семье не без урода, один тут затесался «сачок» (лентай. — В. П.). Взялись мы его воспитывать, долго возились, потом все-таки списали. А остальные — рыбаки что надо...

Матрос Рублев стоит на сетях. Как только выберут сети — мигом к за-сольному агрегату. А там подходит время сдачи-приема бочки и соли. Виктор — тут как тут. И как товарищ отличный, но всегда все в глаза выскажет, независимо от того, нравится тебе или нет. Как-то на судовом собрании разбирали того, что списали после. Так более принципиального выступления, чем рублевское, не было. Другие тоже не молчали, но ребром поставил вопрос именно Виктор.

Посреди нашей беседы со стармехом дверь каюты распахнулась, и на пороге показались старпом Олег Евтягин и третий механик Клименко: «Кузьмич, радуйся: последней сдачей мы перекрыли план октября. Сдали 1 600 центнеров вместо 1 500». В подтверждение своих слов Олег протянул Баранову квитанцию. После стармеха я поговорил с капитаном Валерием Горичевым, опытным промысловиком, патриотом моря и своего судна.

«Дружный работающий коллектив на “Кекурном”», — можно было прочитать в газете за 18 октября. — Обо всем написать мне действительно блокнота не хватило. Все же записал фамилии лучших из лучших: матрос Николай Савиных, электрик Геннадий Бяков, рыбмастер Олег Яхин, радист Анатолий Кутейников.

Написал о том, как по традиции отмечали на судне тридцатилетие помтралмастера Виктора Бондаренко. Сначала поздравили по трансляции, потом собрались на торжественное чаепитие в кают-компанию, и кок Виктор Шемунов поставил на стол пирог в честь именинника. А Кутейников включил пленку с песней «Звезда рыбака». Но мало времени отпускает море даже на такие торжества. Радист посмотрел на часы и спохватился: «Семь часов! Пойду погоду брать».

— Смотри там, хорошую возьми, крикнул вдогонку Александр Кузьмич Баранов. — На лов пойдем!»

Финальный мой материал с моря вышел в воскресном номере газеты в аккурат в день возвращения домой — 20 октября. «Этой радиограммы экипажи ждали со дня на день, с часу на час. И вот, наконец, она пришла: соби-райтесь в порт! Последние приготовления: демонтаж технологического обо-рудования, сдача оставшейся соли, бочек на “Орочон”. Пять траулеров ждут “добро” капитана-наставника А. М. Арестова. Объявляется пожарная, водя-ная и шлюпочная тревоги. Арестов переходит с судна на судно, проверяя готовность моряков к любой неожиданности, дает советы. Раздается три длин-

ных гудка. Это СРТР “Кумроч” прощается с оставшимися на промысле, первым отдает швартовы. За ним гуськом выстраиваются “Семипалатинск”, “Кекурный”, “Кошегочек” и “Кроноцкий”.

Настроение у всех приподнятое. Радостно возвращаться домой после четырехмесячной разлуки в первом караване, да еще не с пустыми руками: вылов пяти судов за экспедицию составил более 53 тысяч центнеров, годовые планы выполнены и перевыполнены.

На “Кумроче” веселая музыка. Радист Владимир Баранов включил магнитофон. Сегодня работы у него меньше — не то, что в напряженные дни и ночи промысла: то связь с городом, то капитанские часы, то прием сообщений поисковиков — по несколько часов, не снимая наушников, радист следил за эфиром. Под музыку легче работать. Под руководством боцмана Аркадия Новикова палубу драют бондарь Николай Сотников и помрыбмастера Владимир Прищепный. В кают-компании выпускают очередной номер судовой газеты “Рыбак” электромеханик Юрий Скоробогатов и третий штурман Мартин Вийес. Рядом склонились над шахматами “дед” Геннадий Червяков и помощник тралмастера Алексей Пташинский. Остальные, кто не на вахте, глядятся, чистят успевшие за путину слежаться выходные костюмы, сбрасывают длинные бороды. Капитан Виктор Николаев со старпомом Игорем Касьяновым чаюют в капитанской каюте и ведут разговор о том, как кто проведет отпуск, кого выбрать делегатом на слет, что еще осталось сделать перед приходом в порт.

А на мостике, как обычно, несут вахту второй штурман Василий Иванович Воронцов, рулевой Георгий Шундрик и матрос первого класса Василий Петров.

— Лево на борт! — командует Воронцов. — Есть лево на борт.

Судно, разрезая волны, чуть поворачивает влево, и дальше идет по курсу.

— Полный ход!

— Есть полный ход, — тотчас откликается Шундрик.

Василий Иванович подходит к телеграфу, перебрасывает ручку в нужное положение. Суда торопятся в порт. Море, словно зная об этом, не помышляя об штормить. Дует норд-ост, почти попутный...»

На этом собственно моя часть материала заканчивалась (жаль, в редакции вычеркнули место, где Воронцов, дабы прибавить траулеру ход, распорядился снять с трюма брезент и использовать его в качестве паруса).

Далее шло: «Строки этого репортажа, начатого нашим спецкором Валентином Пустовитом в море, “допишет” сама жизнь — теплая и радостная встреча в родном городе. Мы охотно выполняем просьбу работников эксплуатации флота и сообщаем близким и друзьям рыбаков, всем горожанам, что экипажи траулеров “Кумроч”, “Кекурный”, “Семипалатинск”, “Кроноцкий” и “Кошегочек” подойдут к причалам рыбного порта сегодня в двенадцать часов. Встречай победителей, город!»

О своем возвращении я никого не известил. Возможно, подействовала «шутка», брошенная мимоходом кем-то из рыбаков на «Кумроче» — мол, отбил жене радиogramму: «Выгоняй кота, выметай окурки». (Тогда мало кто из женщин курил, и понятно к кому это относилось. Моя девушка не курила. И жены в дальнейшей моей жизни не курили, за исключением первой, с которой я быстро развелся не только из-за этого, но из-за этого тоже.) На причал пришел, если память не подводит, редактор Василий Иванович Андреев, он о чем-то коротко спросил меня, я также коротко ответил, кажется, поздравил меня с морским крещением...

Хорошо помню, как ехал в переполненном автобусе домой и, естественно, волновался, понимая, что сделал ошибку: дал ключи от своей квартиры девушке, с которой был едва знаком. После переезда отца в августе на материк я жил один в отдельной секции (комната и кухня) на КП. Волновался я не напрасно, обнаружив в кухне еще «дополнительную» кровать и несколько пустых бутылок из-под вина. Надо было тогда же раздружиться со своей знакомой, но — увы... Не все так просто. Привожу эпизод из личной жизни исключительно потому, что именно в тот день стал лучше понимать рыбаков — и тех, кого ждут, и тех, кого — не особенно.

Уходя в море, я рекомендовал начальству в наш промышленный отдел студенческого друга, поэта Анатолия Санькова. Его тоже попросили сначала понештатничать. После командировки в Охотоморскую сельдяную экспедицию я с жадностью набросился на редакционную подшивку. У меня не было полной уверенности, что Анатолия возьмут: вдруг сочтут чересчур странным, а главное — сумеет ли он приспособиться к журналистике, по сути своей очень и очень далекой от поэзии, а порою даже как бы пародирующей ее. Дебют Толи Санькова в новом качестве убедил меня в том, что он успешно осваивает профессию журналиста. За два дня до моего возвращения с моря Анатолия зачислили в штат редакции подчитчиком-выпускающим. Я же к тому времени стал, наконец, литсотрудником и по документам: приказ об этом В. И. Андреев подписал 15 сентября.

А. Саньков писал в газете на разные темы (о рационализаторах и изобретателях, сетевязях, пастонакладчицах, комсомольской работе), но больше о судоремонте. За ходом ремонта судов на мехзаводе и СРЗ «Фреза» он следил внимательно и был всегда в курсе соблюдения графика сдачи плаведилиц УТРФ и УОРа. Однако не забывал писать и стихи. Чему, видимо, способствовала спокойная деловая обстановка в редакции. Начальство нас не дергало, по мелочам не придиралось, а правка материалов была, как правило, справедливой и грамотной.

24 ноября вышла очередная литстраница с рассказом И. Редькиной о женской верности «Верись — не верись...», стихами Алексея Власова и других сотрудников нашей газеты. Среди них была саньковская «Осень», не включенная впоследствии в его сборник «Русские стихи».

*Дожди осенние да слякоть...
И снова, как и в прошлый год,
Все те же мысли навевают
Их преждевременный приход.
Раскисли летние дороги,
Что ни проехать, ни пройти.
А ты сидишь и ждешь подолгу,
Когда окончатся дожди.
А я страшуся той минуты,
Когда просохнет колея,
И ты на первой же попутной
Уедешь в город от меня.*

Анатолий Саньков — преимущественно лирик-пейзажист. Изредка у него (не без нашего с В. Науменковым влияния) проскальзывали гражданские «нотки». 1 мая 1969 г. «За высокие уловы» поместили его весенние стихи. Они также не попали в сборник, выпущенный мною спустя тридцать лет в Петропавловске. У меня их просто не было, а просмотреть в библиотеке нашу «улововскую» подшивку как-то не догадался. Когда вышел сборник А. Санькова, автор давно уже обитал в своих родных краях — на Орловщине, где его как поэта никто не знал. Я разослал сборник «Русские стихи» в тамошние библиотеки...

*Апрельский снег, настолько он прозрачен,
что, кажется, весь светится насквозь.
Благодаря ему намного раньше
встают рассветы в сумраке берез.
Неясный шум рождается повсюду.
Светлеют небеса из глубины,
И хочется надеяться на чудо,
с какой бы не явилось стороны.
Еще поля не вышли из-под снега,
Но в полдень вы услышите о том,
как говорит о будущих набегах
на нивы речка, скованная льдом.*

...Моя морская командировка месяца два еще «кормила» меня: столько я набрал материала на рыбодобывающих и обрабатывающих судах Охотоморской экспедиции, назвав ее в одном аналитическом обзоре *опальной* из-за недостаточного обеспечения всем необходимым, как в период подготовки, так во время работы. Сельдь ловилась хорошо, ею траулеры забивались, что называется, «под жвак». А вот со сдачей на плавбазы постоянно возникали проблемы. Зачастую экипажи траулеров были вынуждены выбрасывать

за борт часть улова (даже порою весь), поскольку в ожидании, пока подойдет их очередь, рыба сильно теряла в сортности. В то же время я был свидетелем того, как плавбаза сама ходила за траулером, и я вначале не мог понять, отчего так, но потом дошло: лидеру давали «зеленую улицу».

Об этом случае я упомянул репортаже «Счастливая звезда “Соликамска”». Естественно, не углубляясь в «детали», потому как, напиши я, что не все экипажи в одинаковом положении, все равно бы редакционное начальство вычеркнуло. И не только из-за того, что репортаж идет в «слетовский номер». Это снижало авторитет передовиков, заработанный, в основном, умением хорошо рыбачить.

Тем не менее, приятно, когда твой материал — центральный в рыбацкой газете, вышедшей в день слета гвардейцев промысла, и его внимательно читают в президиуме, в том числе сам МАО (первый секретарь обкома КПСС М. А. Орлов). Мы всей редакцией присутствовали на слете, который проходил 25 октября в ДК рыбаков, и я в перерыве то и дело встречал людей, с которыми познакомился в море. Тогда я впервые увидел вблизи будущего преемника МАО тридцативосьмилетнего председателя облисполкома Д. И. Качина. Проходя через фойе, он остановился, чтобы пожать руку офицеру КГБ, недавно начавшему трудиться в «Камчатской правде». Молодой советский руководитель был высок, статен и со строгостью в лице, но свежее испеченному журналисту он слегка улыбнулся, и мои коллеги почему-то решили, что тот непременно «пойдет в гору».

В том же 1968 г. в «Камчатской правде» появился еще один новый работник — член Союза писателей Вл. Варно. Именно такая подпись стояла в номере от 27 июля под материалом «Радость — в подарок» с подзаголовком «Обзор стихов». Автор обзора размахнулся на целый «подвал» и приятно удивил меня, не столько, потому что в этой газете я был «персоной нон гра-та» уже пять с половиной лет, а тут — моя фамилия, пусть даже мимоходом, в перечислении печатающихся в олюторской районной газете «Заря коммунизма». Я с интересом перечитал большой абзац, в котором шла речь о поэтическом творчестве моего друга.

«... Науменков буквально захлебывается словами, он выплескивает их на бумагу в огромном количестве, дыхание у него прерывисто, как у спортсмена, не соразмерившего свои силы с длиной дистанции, — и отсюда перебои, спады, замедление темпа у самой финишной ленты... Между тем у Науменкова есть все данные, чтобы стать интересным поэтом со своей темой, своим видением мира. Науменков явно тяготеет к эпическому жанру, ему любы исторические темы, он пишет о землепроходцах русского Севера и, конечно же, о пионерах Камчатки. Своей размашистостью, русской бесшабашной удалью, широкими яркими мазками, когда порою кажется, что краски на полотне выдавливаются прямо из тюбиков, многие произведения Науменко-

ва напоминают исторические поэмы Василия Каменского (поэт начала XX века. — В. П.). Что ж, учитель у молодого поэта хороший. Только следует помнить, что возвышенность вполне может совмещаться с простотой. Когда река выходит из берегов, она собирает на своем пути много мусора, а река поэзии должна быть не только широкой и полноводной, но и прозрачной — так, чтобы на дне без труда можно было бы разглядеть каждый камушек».

Старший лейтенант ВМФ Владимир Иванович Науменков был в 1967 г. уволен со службы, а перед тем исключен из КПСС за стихи, искажающие, по убеждению властей, советскую действительность. И после этого для областной печати такого поэта как бы не существовало. Между тем он работал в «Заре коммунизма» и иногда проталкивал у себя в газете и мои стихи, а Варно, еще не зная нас с Володей, считал, что мы оба живем на Севере Камчатки в Корякском национальном округе. Спустя несколько лет, вспоминая «Радость — в подарок», Владимир Александрович поведал нам о разговоре с начальством сразу же после публикации обзора. Редактор порекомендовал ему воздержаться от упоминания наших фамилий на страницах областной партийной газеты.

С В. А. Варно (1922—1978) я познакомился в 1971 г. в Доме радио, где он некоторое время заведовал литературно-музыкальной редакцией. Потом он перешел в Камчатрыбвод, стал носить морской китель и фуражку «с крабом», и это было для него не просто формой одежды. Командировки в море следовали одна за другой еще с «Камчатской правды». Владимир Александрович как-то прикинул: из десяти лет на Камчатке редкий новый год встречал на берегу. Его яркие, оригинальные очерки с удовольствием брали и местные, и центральные газеты. Но журналистом он не был. Он был писателем. Книга «Сколько у нас под килем. Судовой журнал поэта» вышла в декабре 1977-го. В. А. Варно задолго до врачей поставил себе диагноз, причем там же — в море. И вынес его в заголовок завершающей книгу главы. Жутковато было после ухода писателя из жизни читать это место, но сам он держался мужественно до конца, подобно своим любимым героям.

В благополучно-глухие, откровенно рваческие семидесятые годы поэт Владимир Варно написал стихи, которые так и не смог нигде опубликовать:

*На роботы ставили заплаты,
крутили фильм, чинили трал...
И вдруг — осколками гранаты:
«Полундра! Человек пропал!»
Кто человек? Матрос Казутин,
который бич и обормот.
Нет ни на юте, ни в каюте...
«Где человек?!» — старпом орет.
Тревога. Ищут человека,*

*Команда ходит ходуном.
Все — от твиндека до ботдека —
перевернули кверху дном.
На траулер падая с разбега,
козлом бодался океан.
«Мне отвечать за человека» —
не унимался капитан.
Пылала радуга в мазуте,
попахивал мазутом хек.
И не узнал матрос Казутин
про то, что был он —
человек.*

Публикуясь как журналист в «Уловах», я не думал о том, что какой-нибудь мой материал привлечет внимание обкомовцев в негативно-политическом плане. Все-таки засылаю в набор не я, а ответсек, притом, как правило, читает еще и Василий Иванович. Вдобавок, есть у нас также цензура с совершенно невинным прозвищем «Обллит» (расшифровку которого никто из журналистов не знал и почему-то не спрашивал; спустя десятилетия я прочитал, что так официально называлась у нас цензура в тридцатые годы). И все-таки *нечто* проскочило. Шума особенного оно не наделало, но замечено было.

Перед днем Конституции (тогда еще была сталинская, отмечали ее 5 декабря) редактор попросил меня нарисовать обобщенный — естественно, с конкретными примерами — портрет современника: настоящего рыбака. Я понимал трудность задачи, но взялся. Самому было интересно, получится или нет. Набрал основные, так сказать, черты «модели», нарастил ее фактами, присовокупил данные, добытые в море и на берегу, что оставались в моих блокнотах невостребованными. Таких данных у всякого уважающего себя журналиста много, ведь он обычно набирает материал «с верхом» — запас никогда не бывает лишним. Словом, получилось нечто похожее на аналитическую статью, и совсем без «воды». Но было там одно место... В общем решил я проверить, насколько остер нюх у цензоров. Применил методу двойного смысла, потому как в этом случае обвинить автора в намеренности крайне трудно. Привожу по тексту в газете, выделив курсивом двусмысленности: «Гражданственность — неотъемлемая черта рыбака. Об *уровне самосознания* на “Узбекистане” (большой траулер-морозильщик. — В. П.) *говорит хотя бы факт единодушного и полного одобрения военной акции пяти социалистических стран против Чехословакии.* Давать *надлежащую оценку* событиям и поступкам в мире и в своей среде, на судне, *помогают труды классиков марксизма*».

На первый взгляд — ничего особенного. Но только на первый. Что это за военная акция, когда официально *братская помощь*? И почему против

Чехословакии, когда, всем известно, что она, как раз, за социалистическую Чехословакию? Хотя у автора, видно, Чехословакия уже не социалистическая, раз она просто Чехословакия и против нее предпринимают военную акцию социалистические страны. А надлежащая оценка? То есть требуемая. Не свое мнение, совпадающее с мнением советского народа, а то, которое кто-то навязывает, да еще с помощью Карла Маркса и Фридриха Энгельса, будто у них заготовлены рецепты на все случаи жизни, как, к примеру, поступить с тем же «сачком» с «Кекурного». Завуалированная антисоветская клевета и издевательство. Так или примерно так — уверен — расценили в обкоме, а тем паче в УКГБ, мою невинную на первый взгляд статейку, но, поскольку доказать все это невозможно, секретарь обкома по идеологии («Закругляйся! Уха стынет...») ограничился тем, что 20 февраля 1969 г. зачитал мои «неправильные и неточные формулировки» на каком-то совещании или семинаре партийных секретарей; мне об этом сообщила, по моему, И. А. Редькина.

К новому 1969 г. рухнувшие, было, надежды на Чехословакию, как сухой островок в коммунистическом болоте, частично восстановились. Руководство КПСС, потерпев поражение на демонстрационно-силовом поле, сменило тактику: заработал механизм внутрипартийной борьбы и интриг в правящей в ЧССР компартии. Печать «братской страны» оставалась бесцензурной, хотя значительно умерила свой пыл в сравнении с доавгустовским периодом. Газетное поступление из Чехословакии на Камчатку в продажу сузилось до органа КПЧ «Руде право». Я подписался на «Литерарни листы» — газету писателей, но так и не увидел ни одного номера. Весной подписка на нее была аннулирована. Пришлось довольствоваться журналом на русском языке «Социалистическая Чехословакия». Я приобрел чешско-русский и русско-чешский словари и переводил на досуге небольшие тексты из «Руде право». Дополнительная информация из первых рук давалась трудно.

В начале 69-го литстраница в «Уловах» стала именоваться «Литературным клубом “Звезда рыбака”». В воскресном номере 23 марта мы тиснули стихотворение с явным антисоветским привкусом, которое я написал еще на третьем курсе института. Начиналось оно: «Я — маленький советский человек, в дела большие носа не сую...», а заканчивалось: «Я — маленький советский человечек и для мечты, наверно, слишком мал». Володя Гончаров озаглавил его «Сон обывателя», спарил со своей юмореской «Не тот человек» и обе вещи заключил в рамку, разрываемую рубрикой «Ироническим пером». Я поразился находчивости нашего ответсека. На этой же странице печатались стихи Ю. Дружинина, А. Власова...

Ирина Алексеевна Редькина опубликовала новеллу «Запах талого снега» У нее был псевдоним «Февральская», но В. Гончаров поменял его на *Апрельская*, возбудив тем самым смехи коллег. Редькина обиделась. «Вы бы еще

сделали меня Мартовской!» — возмущалась она и долго не могла успокоиться. Гончаров больше так не шутил.

Между тем в конце марта 1969 г. на чемпионате мира по хоккею с шайбой сборная оккупированной страны победила СССР со счетом 3:2. На радостях чешские болельщики разгромили здание агентства Аэрофлота, побили стекла в советских казармах... Руководство СССР использовало это как повод для предъявления ультиматума. Чехословакии пришлось восстановить цензуру СМИ. А в середине апреля у руля КПЧ стал Густав Гусак, прозванный на родине Русаком. «Пражская весна» завершилась...

В первомайскую «Звезду рыбака» я отдал стихи матроса управления океанического рыболовства (УОР) Вячеслава Титова. Мы с ним познакомились еще в пору моей работы в электроцехе КБО. Позднее он подряжался устанавливать сигнализацию в магазинах. Хотел поступать в вуз. Так как у него жилья своего не было, а в общагах все равно соблазнят выпить, я поселил Вячеслава у Филимоновых в пустующую комнатку моего школьного друга Александра, служившего в это время в армии. Однако продержался он с учебниками и «на сухую» недолго, самое большое месяца два, и «ушел на дно». Потом, вынырнув, уже не заговаривал об институте, и вообще все пошло по-старому: оказалось, видимо, сиротство и безпризорство в детстве в послеблокадном Ленинграде и, конечно же, не шибко хорошая наследственность. Он, несомненно, имел поэтические задатки. И они не замедлили проявиться, как только он попал в нашу с Владимиром Науменковым компанию. В политике Вячеслав особенно не разбирался, но мыслил (на тот момент) правильно. К примеру, в 1965 г., когда ему было двадцать пять лет, он написал [16]:

*Разбитый флаг на ветру полощется.
Завхоза ль старого упущение?
Смеется девочка зубов полосками —
беспечной юности воплощение.
Смеется девочка, играя молодостью.
И нет ей дела до флага этого.
На нем не видно серпа и молота,
их не проявят порывы ветра.
А он, линиялый, уж не зовет на подвиги
куском материи измятым.
Не покрасневший от улыбок подленьких,
от равнодушных и сытых взглядов.
Белили штили его и годы —
красу и гордость великой нации.
И вот висит он в переулке города
революции капитуляцией.*

Это было в русле науменковского взгляда на тогдашнюю действительность. Вячеслав вообще брезгливо относился к партийным чиновникам и как-то, прогуливаясь близ кинотеатра «Октябрь», на выходе из сквера очень забавно зарифмовал (мы потом с Науменковым ухохатывались): «Решения пленумов, съездов... Вам бы ими по морде съездить!»

«Уловы» при всем желании не смогли бы опубликовать ни про флаг, ни другое, подобное этому. Наша газета поместила «Лирические строки», которые он «начирикал» (выражение автора) в рейсе. Вячеслав Титов куда-то запропал в середине семидесятых, и я его больше не видел. Такое ощущение, что сгинул он. Скорее всего, в море. Дай Бог, если я ошибаюсь.

*Порой и на меня находит блажь.
Сегодня для тебя ломаю рифму.
Как галеон, наткнувшийся на рифы,
ломает свой громоздкий такелаж.
Маяк надежд моих давно погас.
Я слушаю, как море тихо плачет.
И очень не хватает твоих глаз.
Зачем ты их в своей каюте прячешь?
Прощальный чайки завершают круг
и нехотя в тумане синем тают.
Мне очень не хватает твоих рук
И губ твоих соленых не хватает.*

12 апреля 1969-го коммунисты возродили общегосударственные субботники. А. Власов и я не попали в число тех сотрудников газеты, кого обязали освещать это крикливое мероприятие. Накануне субботника, в пятницу, после работы мы пошли ко мне на Ленинградскую. У меня на квартире в то время жил Володя Науменков, возвращавшийся в Тилички из командировки в море. За спорами о поэзии мы не заметили, как пролетела ночь. Часть нашей беседы я записал на своей «Чайке» на магнитную ленту, и она сохранилась. Давно нет в живых Владимира Науменкова (1937—1995), но остался его голос. Он всегда спорил страстно, если дело касалось искусства, а еще — справедливости, этой корневой основы истинно русского человека.

А. Власов говорил ему: «В стихах твоих титанические силы, но ты ощущаешь кораль (смерть), и он придет, если ты не овладеешь формой». Алексей считал, что у Науменкова хромает техническая сторона поэзии и предлагал свое попечительство, что, конечно, вызывало ответную негативную реакцию. Володя горько усмехался, когда собеседник приводил ему в качестве образца «Родину» Лермонтова: «Меня пленит не сделанность стихов. Да не это меня пленит! И не этим они живут собственно».

Я вмешался в спор, задав обоим один и тот же вопрос: что такое поэзия? А. Власов: «Я хочу синтезировать два начала — безудержность, хаотичность

и гармонию». В. Науменков: «Жизнь в слове». На следующий вопрос о назначении поэзии мои гости ответили тоже по-разному. Науменков: «Сделать из зверя человека». Власов: «Утверждение себя через искусство. Достижение бессмертия через стихи и, может быть, даже постижение мира через стихи».

Лучшим поэтом прошлого Алексей назвал Пушкина, а из современников никого. Владимир — соответственно, Лермонтова и Евтушенко. Роль поэта в тогдашнем обществе Науменков определил как прозрение, Власов — чтобы убедить всех, что «каждый человек прав по-своему». Я поинтересовался у Алексея, кто его любимый герой. «Я сам», — ответил он. В. Науменков продолжал размышлять: «...лист бумаги. И поэт. Создавай шедевры». Я перебил его: «Но с сознанием, что все это — “в стол”?» То есть, нигде не напечатает. На что Володя ответил: «Мозгу говорят: ваше место на книжной полке. Он говорит: “Я не знаю. Я написал, а потом пусть разбираются”. Это же не творчество будет, если думать к чему творишь». Но в одном мы все трое сошлись — будущее, несомненно, за искусством.

Укладывались спать поэты с рассветом, но выспаться все равно не удалось: за окном возник рабочий шум вперемешку с молодыми звонкими голосами, звяканье лопат, бухание ломов, раскалывающих лед. Что ни говори, а польза от субботника все же была. Но и без него бы мы сильно не заспались: дом стоял у центральной магистрали областного центра.

30 апреля в моей квартире произошел случай с далеко идущими последствиями. В. Науменков уже улетел домой. Мы сидели с Алексеем, беседуя все о том же — об искусстве, творчестве местных и столичных поэтов. Вечером к нам «на огонек» заглянул сосед с верхнего этажа — светловолосый увалень, повадившийся в последнее время сюда, хотя никто его собственно не приглашал. На сей раз он пришел не один — со своим папашей, тоже слишком уж крупным, аж до безаппеляционности. Я налил им сухого вина в тонкие, как и у нас, стаканы. И тут я допустил ошибку: стал расспрашивать пожилого человека о былом — как жилось при сталинской власти и т. д. и т. п.

Он отвечал короткими фразами, как вбивал гвозди, с заметным вызовом, чему я сначала не придавал значения, а когда почувствовал в тоне явное недружелюбие, сворачивать спор было поздно. Пожилой человек слишком разгорячился, чтобы что-то могло остановить его. Когда заговорили о коллективизации, я вдруг не сдержался: «Уничтожили крестьянство!» Много спустя понял: в ту минуту у меня было особенное состояние, которое одной строчкой — с верой в русского человека — определил Николай Рубцов: *«И что-то проснется в крови»*. А корни-то ведь мои и по отцовской, и по материнской линии деревенские.

Реакция папаша увальня была мгновенной. Он резко поднялся, схватил наполненный стакан и обрушил его на мою голову. «Пойдем отсюда!» —

зарычал он, обращаясь к сыну. Они так хлопнули входной дверью, что задрожали в окнах стекла.

Предпраздничный вечер был безнадежно испорчен. И дело совсем не в том, что мне пришлось долго вычесывать голову и с помощью А. Власова и своей девушки, также находившейся в квартире, выбирать мелкие осколки стеклопосуды. Поступок незваного гостя не разозлил меня, а ввел в какое-то мрачное раздумье и совсем выбил из колеи. Я тогда не знал о дурной славе ночи с 30 апреля на 1 мая, называемой в народе шабашем ведьм. Тем не менее, кожей (в прямом и переносном смысле) ощутил, что стаканом это не кончится.

И как в воду глядел. С поразительной оперативностью — сразу же после праздника — в КГБ начали вызывать всех моих друзей-товарищей и коллег по работе. Меня самого не трогали. Старый прием: развить у моего окружения подозрительность друг к другу, а меня заставить нервничать. Не хотелось никуда ходить, но я, подобно другим журналистам, получил приглашенный на вечер, посвященный дню печати 5 мая, и почему-то пошел. Не брал в рот там ни капли спиртного. Кажется, танцевал. Посматривал на сотрудника «Камчатской правды», офицера госбезопасности, он ко мне никакого интереса не проявлял...

А тут еще пришла повестка из военкомата идти на действительную службу, в связи с чем 8 мая вышел приказ о моем увольнении из редакции газеты «За высокие уловы». Я уже настроился служить, но вскоре мой призыв в ряды Вооруженных Сил застопорился (потом в УКГБ мне скажут, что отложили по их просьбе). 1 июля приказ об увольнении был отменен. Меня назначили и. о. заведующего промышленным отделом. Я делал в основном авторские материалы и «руководил» одним-единственным работником отдела А. Саньковым, которого с июля перевели в литсотрудники. Ничего хорошего, когда в подчинении друг, да еще свой брат-поэт, но, полагаю, Толик этого почти не почувствовал: отношения наши оставались прежними, разве что он, как и остальные мои товарищи, перестал без нужды заглядывать ко мне в дом.

Странное это было лето. Я оказался как бы в вакууме. Моя девушка находилась в отпуске на материке. Вечерами телефон, против обыкновения, молчал. Никуда не звонил и я. О гостях и говорить нечего. Так что никто не мешал мне думать о жизни прошедшей и грядущей. Может, перенос призыва в армию на осень и преследовал именно эту цель — чтобы я поразмыслил обо всем в тишине и усомнился в своих политических убеждениях?

В начале июня ушел в длительный отпуск редактор, его заменял А. Власов, и мы (все «улововцы»), по сути, были предоставлены самим себе. Главное — каждый сдавал в номер положенные триста строк, газета выходила по графику и не реже трех раз в неделю. На первой полосе, как обычно, располагалась информация, корреспонденция и заметки о ходе промысла, работе

береговых предприятий Камчатрыбпрома. Теперь мы в равной степени отражали трудовые будни трех его основных подразделений, поскольку с 1969 г. стали органом не только КРП и УТРФ, но также парткомов Базы океанического рыболовства и Камчатрыбфлота. На второй полосе помещался партийно-комсомольско-профсоюзный материал в рубриках «Рассказы о коммунистах», «Комсомольская жизнь», «Отчеты и выборы», «Партийные будни» и другое, примерно в таком же духе.

Тогда я впервые услышал о некоем помполите, постоянно обновляющем формы повышения культурного уровня подопечных. Позднее я познакомился с этим человеком, общался с ним непосредственно в море. Мне он казался несколько загадочной личностью. Еще до знакомства с ним я случайно наткнулся на его фамилию в отделе кадров, куда был послан отобрать несколько членов комсостава, чтобы упомянуть потом об их хорошей работе в обзорном материале к какому-то празднику.

Просматривая послужные списки первых помощников капитана, я обратил внимание на следующую «необъяснимую» странность: вот человек работает, допустим, матросом, затем берут его сотрудником в УКГБ, а через несколько месяцев он становится рабочим, скажем, рыбокомбината, после чего — опять трудится в КГБ, потом вдруг ему доверяют должность помполита, а в данной должности, как известно, утверждает ни много ни мало, бюро обкома КПСС, что, по-видимому, исключает алкоголизм и другие порочающие коммуниста «слабости» или серьезные проступки. Но я догадался, в чем дело. И наблюдая сего помполита в работе, имел, конечно, в виду, кто, прежде всего, передо мной. Работал он на самом деле интересно, придавая живые черты помполитству. В общем, этот «помпа» (как называли помполитов меж собой рыбаки) был не похож на своих коллег. Смущала меня только его заветная мечта, которую он ни от кого на судне не скрывал: торговать на пенсии в ларьке пивом. Не знаю, исполнилась ли она, скорее всего, это завистники пустили потом, после его отъезда с Камчатки, слух, что этот незаурядный помполит нетрадиционной, так сказать, ориентации...

На третьей полосе газеты «За высокие уловы» часто печатались зарисовки, посвященные людям труда. Рассказать о них умела интересно и «непоряднисто» наша журналистка Валентина Дзюба. Характерен в этом отношении ее материал, опубликованный весной 1969 г. в рубрике «Человек и его призвание». Герой зарисовки — стармех ведущего судна Камчатрыбфлота «Беринг» Николай Бобровских произносит запоминающиеся слова: «На берегу много мелких дел, для них нужны минуты, и время, кажется, идет медленно. В море мера времени — вахта» [17]. Валя, вдобавок, неплохо снимала, и некоторые свои материалы иллюстрировала фотографиями. У меня есть видовой снимок, подаренный ею. Весьма оригинальный, кстати: знаменитые Три брата сняты с судна, с захватом кнехтов на баке.

Нередко на той же странице газеты выступали нештатные авторы на самые разные темы: от производственных до рассказа о выставке художников с морскими пейзажами. Не прошло не замеченным выступление секретаря парткома СРЗ «Фреза» Святослава Ефимова «Грамотность — черта рабочего» в рубрике «Учебный год не за горами». Привлекала внимание наших читателей рубрика «Творческая мысль рыбаков». Там содержалась подробная информация о новых орудиях и способах лова рыбы.

«Звезда рыбака» размещалась также на третьей полосе. Нам с Алексеем Власовым удалось убедить цензуру, что нет ничего крамольного в моем маленьком «лирическом» стихотворении, в котором были такие строки: «Как будто и можно в погоду, как ворот, окно распахнуть и синь обрести, как свободу. Вдохнуть, не закашлявшись, в грудь. Но что-то мешает все время и не перестанет доветь. А мысли стучать, как деревья стучат в беззаконную клеть...» [18].

Тут к месту привести по своей записной книжке некоторые выдержки из выступления начальника Камчатского обллита Марии Васильевны Тихоновой перед журналистами-курсистами осенью 1968 г.: «Подлежат перепечатке только печатные органы ЦК КПСС и Совета Министров СССР». «Мысли каждый товарищ должен излагать ясно». «Главное направление антисоветской борьбы — по Ленину, по партии, по социалистическому строю». «С 1937 г. сам термин “лагерь” не употребляется в официальной печати, а только “исправительные колонии”». «Несколько лет назад США по сорока источникам нашей печати раскрыли алюминиевую промышленность». «В “Камчатском комсомольце” пишут о помощи воюющему с империализмом Вьетнаму: “Чтобы спасти себя, помоги соседу”». «Не злоупотреблять отрицательными фактами». «В СССР появились “молодые бродяги” — необходимы срочные меры по воспитанию молодежи, решение ее проблем».

Рядом с моими стихами в газете вновь напечатали Славу Титова. Подпись вносила уточнение в его профессию — матрос, но матрос-обработчик. Иными словами, работает в заводе БМРТ «XV съезд ВЛКСМ».

*Огни мерцают в тихой гавани,
Плещутся и мечутся над ней.
Снявшись с якорей, уходят в плаванье
Ржавые громады кораблей.
И матросу навсегда завещано
Понимать сердец простую речь
И ко всем грустящим в мире женщинам
нежность непонятную беречь.
Где-то над большим полночным городом
Брови незакатные вразлет.
Женщина покорная, но гордая*

*Из-за моря тихо позовет.
И тогда, минуя расстояния,
Суету и ресторанный шум,
Промелькнем на миг в воспоминаниях
Призраками затонувших ихун.*

В сентябре 1969-го на третьей полосе «Уловы» дали небольшую (по всей видимости, урезанную) рецензию И. А. Редькиной на первый поэтический сборник Виктора Шевякова, куда автор включил несколько вещей с морской тематикой: «Бухта Лаврова», «Берингово море», «Шторм», «Звезды». Одна из них начиналась и завершалась строфой: «Море не любит мелких страстей и не выносит норм. Все — от кили и до снастей — вызвал на пляски шторм». Рецензент писала: «Хочется пожелать молодому поэту более строгого, взыскательного отношения к себе и, если можно так сказать, — просто скромности. Неприятно читать такие строки: “Я взрастал, обрастал, так сказать, перьями. Очень скоро местные поэтические тузы признали меня своим соперником”. Некоторым стихам Виктора Шевякова еще далеко до совершенства. Они похожи на грубые алмазы, которые надо терпеливо шлифовать. И чем строже станет автор к себе, к труду своему, тем изумительнее засверкают строки стихов. Верится, что рыбаки, простые труженики Камчатки, найдут в стихах Виктора Шевякова отзвук собственных чувств и прочтут книгу с большим интересом» [19].

Оставшись вместо В. И. Андреева «на хозяйстве», Алексей Григорьевич Власов, помимо всего прочего, получил широкий простор для самовыражения как поэт. И не только в смысле публикации собственных стихов. В своих «Зернах» — заметках из путевого дневника, он предвосхитил «Камешки на ладони» В. Солоухина. Это были штрихи жизни, размышлений и наблюдений. Не всем удастся облечь их в форму афоризма или притчи. «Луна — улетевший от Земли ее ореол святости». «Одни ищут на берегу моря японские бутылки. Я ищу мысль. Мир, ты — зеркало, в котором отражается мое “Я”». «От оптимизма я иду к трагическому пониманию мира. Гремят громы, и ветер дыбит волосы. Полет над бездной, за предел, где нет предела». «На месте побоища коряков с чукчами — скала. В ней отверстие. Всегда воет ветер, словно оплакивая погибших. В давние времена ехал священник, заткнул дыру, и вой прекратился. Временно наступившая тишина так оглушила местных жителей, что они беспрекословно приняли христианство». «Серой тушью рисует рыбаков сырой северный вечер» [20].

На четвертой странице газеты «За высокие уловы» обычно печатался тассовский материал или агентства печати «Новости» со снимками. В самом низу был обозначен наш тираж. Он колебался, но не сильно. 12 июня 1968 г. (мой дебют) — 3 971 экземпляр, 16 ноября 1969 г. (начало моей армейской службы) — 4 059. И в тоже время 30 марта того же года — 4 440. Вообще

первый квартал 69-го — творческий пик нашего коллектива того состава. Мне больше всего, кажется, тогда удался очерково-репортажный материал «Сколько в море дорог» под рубрикой «Твои люди, флот» с переносом с первой полосы на третью, опубликованный в номере от 30 марта, а также зарисовка «Несладкая жизнь» о подсобной рабочей ЖБФ Марии Филипповне Янковой (рубрика «О тех, кто рядом»).

Мое начальство не сразу поставило предложенный мною заголовок, что ассоциировался с названием популярной в те годы итальянской кинокартины. Только там-то «не» отсутствовало. В. Гончаров, покрутив усы, поднял глаза на редактора: «Ну, что, рискнем?» Тот кивнул головой: «Подразним Марию Васильевну...» Звонила ли цензура ему по этому поводу, не знаю. Знаю лишь, что такой «претенциозный» заголовок был в некоторой степени вызовом не только цензуре, подписавшей номер за 7 февраля 1969 г. А ставили свою подпись сотрудники обллита букво-цифрным шифром, в аккурат под тиражом: ВИ00730 или ВИ01246 или ВИ00171. Читатель, видимо, думал, что это какой-нибудь типографский знак. Вообще-то «обллит» журналисты говорили между собой, так сказать, в обиходе. Официально цензура называлась «областное управление по охране тайн в печати», хотя охватывала также радио и телевидение.

...Когда в начале сентября в нашей газете появились «Зерна» Алексея Власова, я был уже далеко от Петропавловска, решив провести свой первый трудовой отпуск у В. Науменкова на Севере полуострова. Уже после армии я узнал, когда с ним беседовали кэбэбэшники. Оказалось, перед самой командировкой его в море весной 1969-го. Впрочем, все по порядку. Прилетел Володя в столицу Камчатки из Тиличик 23 января. Остановился у меня и больше месяца ждал, пока на межколхозном судоремонтном заводе отремонтируют олюторский траулер «Ястреб». Захаживал к нам в «Уловы». Кое-кого (кроме нас с Власовым и Саньковым) он знал еще по «Камчатскому комсомольцу» — ту же Эльвиру Стародубцеву, «сидевшую» в рыбацкой газете на письмах. Бывал на поэтических сходках. Вечерами мы собирались в том же составе, что и 12 апреля. Иногда к нам присоединялся Толя Саньков.

Многое в жизни происходит не случайно. Не случайным было, по-моему, и то, что А. Саньков оказался в «Уловах» — газете, непосредственно связанной с морем. Спустя годы он, вспоминая свою юность, скажет, что впервые на камчатскую землю ступил осенью и, «будучи матросом буксирного судна, вдоволь налюбовался пейзажами побережья и Авачинского залива». Проработал Анатолий на морском буксире почти год, затем в 1964-м сдал экзамены в местный пединститут, стал учиться на филфаке, однако следующим летом, на каникулах, снова плавал, уже матросом второго класса на, как значится в его трудовой книжке, «ВТР-М». А я всего этого не знал и волновался, рекомендуя А. Санькова для работы в нашей редакции. От «Уловов»

он ходил в моря, и не просто как журналист, одновременно трудился в заводе на обработке рыбы. Тогда и родились у него стихи о рыбаках [21].

*В море чешуя, а не экзотика.
Чешуя хрустит под каблуком.
Чешуя на палубе, на мостике,
На проволглых робах рыбаков.
Бьет по нервам желтая бессонница.
Хочет нас усталость доконать.
Но, а если все-таки по совести —
Неохота к суше приставать?
Непривычно там. Покой измучает.
В городе живешь, как арстант.
Значит, море штука неминучая,
Миля нам милее, чем верста.
Ну, а бури — с ними будь внимательней.
Все равно когда-нибудь отбой.
Вот и пей тогда свою романтику,
сколько ее в чаше голубой!*

Море нет-нет, да зашумит и в более поздних стихах А. Санькова посреди орловских полей ржи и пшеницы, особенно в минуты грусти. Видать что-то он оставил на далекой Камчатке, омываемой двумя морями и океаном. Возможно — простор... Анатолий признавался, что «душа томится по свободе», которую он, может, и не увидит, так как «до нее не ближний путь», а «шаги-то с возрастом все тише, хочется все чаще отдохнуть», причем, на природе, где бы, как в юности, с океаном мог потолковать. «Океан... В какие только дали он мои мечты не уносил», — писал поэт.

...Перенесемся, однако, вновь в 69-й. Ранней весной, когда я находился на работе, а Владимир Науменков сидел у меня дома в положении «на товсь» (СРТ «Ястреб» был уже на отходе), откуда ни возьмись, неожиданно-негаданно пожаловал незванный гость — сотрудник КГБ. Энергичный, крепко сложенный брюнет (Володя считал — кавказец). Он предложил В. Науменкову немедленно следовать за ним. Мой друг попытался возразить: а как же, мол, командировка? Брюнет посоветовал прихватить с собою чемоданчик: «Мы вас потом доставим прямиком на корабль». Через двадцать лет, проходя по новому рынку в районе Горизонта-Севера, заместитель ответственного секретаря «Камчатской правды» В. И. Науменков опознал в одном из торгующих того самого энергичного брюнета-крепыша.

В «доме на Набережной» в УКГБ по Камчатской области с Володей беседовал В. А. Шаргаев, руководитель отдела, «курирующего» интеллигенцию. Речь шла не столько о творчестве В. Науменкова и его друзей, сколько о по-

литике, в основном о реакции литераторов на ввод советских войск а Чехословакию и на январские «выстрелы в космонавтов». Чекисты, так ничего не добившись, констатировали: «А вы — дипломат...» Точную дату «доставки» Науменкова в КГБ я так и не установил, лишь нашел в одной из его статей в олоторской районной газете приблизительный ориентир: «... Только 6 марта “Ястреб” смог покинуть Авачинскую бухту... Вечером отошли от причала. Позади остался город с его привычной жизнью... Пошли в северную часть Охотского моря...» [22]. Подписку о неразглашении с Володи, скорей всего, не брали, но, видимо, предупредили, так как он упомянул о беседе спустя два-три года в разговоре наедине, и был очень сдержан.

Допускаю, конечно, что кто-то из моих друзей-приятелей мог в КГБ проговориться, и не специально вовсе, тем более что расставлять ловушки там мастаки. Одно утешает: двое из них определенно не попались на чекистскую удочку. Володя Науменков, благодаря интуиции художника и природной проницательности, и моя девушка, которую не подвело чисто женское чутье, в данном случае ощущение опасности не чужому для нее человеку. По ее словам, она заявила им, что ничего не смыслит в политике, поэтому к разговорам такого рода не прислушивалась, а в момент инцидента со стаканом была на кухне.

Кстати, «стаканный оппонент», как это ни странно, тяготел к сочинительству в рифму и однажды даже опубликовался в одной из областных газет. Не исключаю, что кому-то может нравиться и такое, видимо, основательно выправленное редакционными версификаторами, коих тогда было в избытке, поскольку еще не прошел поэтический бум, то бишь мода на стихи.

*На Вологодчине, в лесной глухомани,
Где слышно за овином глухаря,
Я dedu по слогам читал с большим стараньем
В семнадцатом году декреты Октября.
Потомок новгородской вольной голытьбы,
Он весь, как лунь, седой, костистый и лохматый,
Тулуп с себя стянув, из-за печной трубы
Медведем вылезал в передний угол хаты.
Найдя свои очки за старою божницей,
Он, навалясь на стол из тесаных досок,
С волнением глядел на мятые страницы,
И повторял слова, хотя читать не мог.
— «С германцем — мир, земля — вся мужикам»,
Такого чуда, внук, нам не видать от бога,
Спасибо Ленину и всем большевикам.
Видать, нам с ними по дороге.
С тех пор он молодец, года назад отбросив,*

*Ждал сыновей с войны, командовал в роду.
И весь остаток лет он почитал ту осень,
Которая пришла в семнадцатом году.
...Давно над тихой Молой отдыхает дед.
Мой внук уже читает по слогам газеты.
Но вижу до сих пор, как я полсотни лет
Назад читаю деду первые декреты.*

В свое время я навел справки. Действительно, автор процитированного по происхождению бедняк. И родом из тех мест. Но еще в середине двадцатых перебрался в город. Стало быть, гнобили мужика уже без него. Получил среднее, а затем и высшее образование. Был строителем-управленцем. Строил социализм в прямом и переносном смысле. И — на всех участках, куда бы ни послала партия, членом которой состоял ко дню нашего с ним столкновения более трех десятков лет. В том числе — на дальневосточном спецстроительстве НКВД в начале Великой Отечественной и руководя в последующие два года спецторгом НКВД, а потом, почти до конца войны, занимая должность коммерческого директора масложирокомбината. Ему было, за что любить советскую власть. Так что его «стаканный аргумент» вполне объясним. Понятны и дальнейшие действия. Хотя, не исключена и провокация.

Провокаторов подбрасывали мне после февраля 1964 г. регулярно. Постепенно я научился выявлять их. Со временем кэзэбэшная технология совершенствовалась. Особенно с приходом к власти тов. Андропова Ю. В., которого большинство населения Петропавловска воспринимало с пиететом, и лишь один человек (из тех, кого я знал) — бывший военный авиамеханик Юрий Алексеевич Щепоткин разглядел за маской до боли знакомую физиономию: «Так это же Берия!» Провокаторы действовали нагло, но более изощренно. Бороться с ними по-старому, времен чехословацких событий, не годилось. Тыкание их носом в ими же наделанное ни к чему не привело, выказав только нашу слабость. (Противостоящая нам система имеет опознавательный сигнал «я — свой».) В дальнейшем приходилось учитывать это, а также многое другое.

...В середине сентября 1969-го я вернулся в город. В октябре вышел на работу. Что было дальше, мной описано через два десятилетия. Используя тот текст, позволю себе некоторые дополнения и уточнения.

Осень, тихая и сухая, кончалась; было уже достаточно свежо, но не настолько, чтобы ожидать вскорости снега, да и лужи во дворе отмораживались к полудню. Я сидел на работе и что-то писал, когда в дверь решительным шагом вошел человек и скорее уточнил, чем осведомился: «Пустовит Валентин Петрович?» И полез в карман за удостоверением.

Я сразу определил, откуда он и что ему от меня нужно. Особой проницательности тут не требуется, стоит однажды пообщаться с этими людьми, тем

паче, если общение не из приятных. Ничего хорошего не предвещало мне возобновление знакомства, правда, теперь я был уже в несколько ином качестве, нежели прежде, — уже не студент, а «служащий», о чем пожалел, видимо, не один В. А. Шаргаев («Зря мы тебе дали кончить институт!») Чудеса. Оказывается, диплом что-то значит.

Мое желание отлучиться «на минутку» приехавший за мной человек встретил без энтузиазма, однако не воспретил. Я спустился на первый этаж бич-холла, позвонил домой с телефона-автомата. Моя девушка ответила: в доме никого, кроме нее, нет. Посаженный на заднее сидение допотопного даже тогда, в конце шестидесятых, легкового автомобиля «М-72», я приуныл, глядя из него на открытую местность. Мы ехали, не сказать чтобы очень быстро, но обгоняли многих. Снаружи мелькали серые новостройки, вылинявшие бараки, голые тополя и ветлы посреди асфальтовой отдыхающей пыли, прохожие, в большинстве своем еще в плащах, но кое-кто уже в пальто на случай внезапного ветра.

Товарищ рядом с шофером время от времени наблюдал за мной в автомобильное зеркальце, не догадываясь, конечно, что у меня в мыслях. Я же пытался представить, какого они обо мне мнения, в особенности водитель, который, между прочим, вряд ли задумывался, зачем их ведомству понадобился этот молодой парень с белыми, не приспособленными к физическому труду, руками. Такие вот молчаливые рабочие люди, чей «взгляд спокойный кажется покорным от миганья красноватых век», были для меня в юности всегда загадкой.

В ту пору я всерьез мучился: отвергнуть или принять окружающий мир, слишком уж грубый и прагматичный. Но если отвергать, надо уже ощущать в себе свой, хотя бы его зачатки, иначе — цинизм, столь распространенный у интеллигентов, разъедающий, как ржа — и зависть, постоянная зависть к цельным натурам.

Однако полного разрыва с миром все ж таки, наверное, нет, он — кажущийся. Что бы тогда поздней осенью, ближе к ночи, когда огромная желтая луна медленно плывет по небу над пустой землей, — что бы тогда было так неприятно и одиноко душе, и сдавалось, что скоро — всею конец?

...Приехав на место, мы направились к зданию (оно несколько разрослось против прежнего — сентября 1963 г., первого моего привода в УКТБ) в том же порядке — я впереди, сопровождающий следом. Как и в прошлые разы, меня провели на второй этаж, но лестница уже не скрипела. После стука в одну из дверей и не совсем штатского по тону «разрешите» мой провожатый распахнул ее и жестом пригласил внутрь.

Навстречу мне поднялся мужчина средних лет, крепкого телосложения, широкоскулый и темноволосый, показавшийся могучим, по-видимому, оттого, что, вдобавок ко всему, примерно на голову превосходил меня в росте,

из-за чего, разговаривая стоя, я поначалу испытывал неловкость. Скоро, однако, мне предложили стул, и пошли расспросы, сперва, как водится у них, о житье-бытье, о работе — вплоть до сущих пустяков, которые, увы, таковыми являлись лишь для меня. Причем, какой бы предмет ни затрагивал хозяин кабинета, разговор как бы все время вертелся каруселью вокруг чего-то главного, стержневого, то приближаясь, то удаляясь.

Будучи непрофессионалом — как тогда я думал, услышав, что он вчерашний партработник — он, надо ему отдать должное, беседу вел творчески, в какой-то, свойственной только ему, простовато-доверительной манере, как бы почти на равных, и только изредка, исчерпав аргументы, сердился. Звали его Виктор Андреевич Шаргаев. Он быстро выказал определенные познания в литературе и искусстве, с ним, во всяком случае, хоть можно было говорить, даже спорить, в то время как прошлые мои собеседники из числа его коллег вообще в этом «не рубили». (Но в одном я все-таки ошибался: новичком в чекизме В. А. Шаргаев отнюдь не был, поскольку в молодости после школы МГБ несколько лет проработал по специальности.)

Коса нашла на камень на А. И. Солженицыне. Как меня ни убеждал Виктор Андреевич, я стоял на своем: не любят его за правду, а еще больше за талант, и что ни перед кем шапку не ломает. «Ты вот считаешь себя поэтом, — зашел с другой стороны Шаргаев, — что ж, выходит, и тебя из-за этого не печатают?» Я рассмеялся: «Может, следовало посидеть...» Виктор Андреевич сощурился: «Небось, сухари припас?» «А как же! И белее сменное», — расхрабрился я, но Шаргаев больше не улыбался, он хмуро молчал, что-то обдумывая, перед ним лежала объемистая папка, должно быть, мое «дело».

Я бы, пожалуй, не шутил так, знай о заданном им в марте Науменкову вопросе — в том же самом кабинете, где теперь находился я: «А что, если мы Пустовита посадим?», на каковой последовал ответ: «Он — мой друг!» Но верных, даже не друзей, а товарищей, мало. Не они окружают нас каждый день, не с ними, в основном, общаемся на службе, в компаниях. Так что природа летнего вакуума ясна. Все — герои, покамест их самих не коснулось. Кто себе враг! Один — от греха подальше, дескать, затааскают, другой о повышении по службе думает, беспокоится, как бы не «задвинули». Трудно на кого положиться в среде людей умственного труда. «Рабочий почему гегемон?» — риторически вопрошает В. А. Шаргаев: «А потому, что ему терять нечего. Взять, к примеру, меня. Выгонят — куда я пойду!..» Ну, тут он, конечно, загнул. Бывших чекистов не бывает. Но это я понял позднее. А в тот момент удивился: надо же, и у них порой что-то человеческое прорывается, пусть и в такой неправдоподобной форме.

Сомневаясь в моих поэтических способностях, Шаргаев, тем не менее, зачитал две строчки из стихотворения 1968 г.: «Нет над Россией просвета, Прячутся все кто куда».

— Как это понимать?

Я выдержал его тяжелый взгляд и спокойно ответил: «Там дальше идет: “И проливается с веток Струйкой за ворот вода”. Дождь. Стихотворение так и называется — «Августовские дожди». Шаргаев долго испытующе смотрит на меня и говорит: «Не согласен с вводом войск в Чехословакию? А ты знаешь, сколько полегло наших ребят, освобождая ее от немцев?» Точной цифры (сто двадцать тысяч) я не знал. Как не знал и о том, что среди них мой брат по матери лейтенант Анчеев Леонид Емельянович, умерший от ран 5 декабря 1944 г. и погребенный в селе Старе Михалевского уезда. «Давайте уж тогда введем и в Китай!» — разгорячился я. «Вмешательство... Наслушался разных “голосов” (имелись в виду западные радиостанции «Свобода», «Голос Америки», «Би-би-си», вещавшие на русском языке. — В. П.). Советский Союз попросили войти патриоты-интернационалисты. Какие? Да, их фамилии не названы — не время пока. Значит, ты против ввода войск? Так...»

И тут В. А. Шаргаев сердится: «Ничему ты не научился! Думаешь, не знаем, что Маркс для тебя утопист, а Ленин авантюрист?» «Откуда, Виктор Андреевич, такие сведения?» Мы снова, будто впервые, разглядываем друг друга. Вижу, что он не питает ко мне никакой вражды — зачем бы тогда, в противном случае, советовал «по-мужски», как нам с моей девушкой приладиться в интиме, выдавая тем самым совершенно непонятное мне желание, чтобы мы с ней продолжали жить вместе (это потом она как-то обмолвится, что Шаргаев и ее отец — приятели по камчатской глубинке: один работал в профсоюзах, другой в партийных органах). Вражды Виктор Андреевич не питает, а вот переупрямить никак не может. Воцаряется молчание.

...Попав вторично в это ведомство, я трезво оценивал его возможности. Минула хрущевская эпоха с ее шумными проработками и перевоспитаниями в трудовых коллективах. Не так давно сели московские «перевертыши», что умудрялись одновременно печататься здесь и на Западе (само собой, под псевдонимами) ни много, ни мало, аж десять лет. Затем к ним присоединили еще одного. Я понял, что подбираются к А. И. Солженицыну, хотя в сравнении с его широко известной фигурой я — плотвичка, мелочь пузатая.

В 1969 г., помимо («антисоветской») 70-й статьи в разделе «Преступления против порядка управления» УК РСФСР имелась еще одна, 190-я пункт 1-й, в соответствии с которой совсем не нужно доказывать, что человек имел цель подрыва или ослабления советской власти. Достаточно уличить в систематическом распространении в устной форме «заведомо ложных измышлений, порочащих советский государственный и общественный строй», а равно в изготовлении или распространении в письменной, печатной или иной форме произведений такого же содержания. Ввели эту статью в сентябре 1966 г., причем, особенно не афишируя: минуя газеты, она была опубликована в Ведомостях Верховного Совета РСФСР — издании доступном, но малоизвест-

ном, предназначенном, главным образом, для аппаратчиков. Шансов отвратить тюремной баланды стало неизмеримо больше. Под данную статью (до трех лет лишения свободы) при желании можно было подвести каждого, расквашенного пару раз анекдот типа: «От Дубчека до губЧК».

В. А. Шаргаев рассудил, однако, по-другому. Заставил написать «объяснительную» с разбивкой по пунктам: 1). События в Чехословакии; 2). Конвергенция; 3). Партийность печати; 4). Контроль за печатью. «Можешь изложить все это обстоятельно дома», — разрешил он; видно, я ему порядком надоел, и он хотел поскорее от меня избавиться — мол, армия всю дурь вышибет.

Прокорпев пару дней, я принес в КГБ домашнее задание. Не будь дураком, пригладил все острые углы и прикинулся, как любили выражаться партийцы, недопонимающим и брюзжащим. В. А. Шаргаев долго читал мое сочинение, неодобрительно кивая головой, иногда хмыкал, затем, отложив в сторону, проговорил: «Газеты, журналы... Допусти у нас, как в Чехословакии, от социализма бы пшик остался».

Восстанавливая в 1988 г. события двадцатилетней давности, я зачем-то присовокупил к этому придуманную по ходу притчу. Не знаю, зачем и теперь. Однако была она, по-моему, на месте.

Давным-давно жили рядом, в соседях, обыкновенные и необыкновенные. Необыкновенные пахали, рубили дома, промышляли разными ремеслами, и все-то у них ладилось: работающие были, мастеровые. Оттого весело им жилось, всюду с песней да прибауткой. Обыкновенные, напротив, ничего такого не умели и не пробовали, потому что лодыри были царя небесного, каких свет не видывал. Ходили они вечно зачуханные, пахло от них дурно, меняли и побирались, побирались и меняли. Необыкновенные, те, хоть и подтрунивали над ними, но со двора не гнали, жалели непутевых.

Не делай добра — не будет зла. Возненавидели обыкновенные за все это их. Стали думать, как им известить необыкновенных. Видят, самим не справиться — числом малы, щедедушны и не семи пядей во лбу. Сговорились они с нечистой силой. Напустила та на необыкновенных тьму врагов, потоптали они хлеба, пожгли жилища, побили насмерть многих. Не успели необыкновенные заново отстроиться, зажечь, как жили раньше, — навалился мор. Едва оправались, снова — враги. И так раз за разом, конца тому нет. Не слышать уж не то, что песен, смеха дитячьего, дитятки на лицо ровно старики; у родителей ихних одна забота: как бы семью прокормить.

А обыкновенные и говорят им: «Все ваши беды и напасти оттого, что необыкновенные вы. Давайте жить вместе, и будем все обыкновенные». «Может, и правда, — думают необыкновенные, — все от этого». Послушались они — стали такие же: работают кое-как — приучили их враги да мор,

что зря все, хотя уже давно кругом спокойно. Зато обыкновенные забогатели. Сами не работают, знай командуют, шибко умные теперь, а бывшие необыкновенные им в рот смотрят. Так и живут.

Разбирая в конце восьмидесятых годов на областном радио почту «Камчатки рыбацкой», я наткнулся на письмо из далекого города Владимира. Так, мол, и так, пишут вам бывшие жители Камчатки, ныне пенсионеры. Наш сын Володя вот уже три года трудится рефмашинистом на плавбазе «50 лет Октября». Поздравьте его от нас с праздником, пожелайте крепкого здоровья, благополучного завершения экспедиции. И подпись: Любовь Михайловна и Виктор Андреевич Шаргаевы.

В середине ноября 1969-го меня призвали в армию. Служил я в войсках связи в г. Имане (сейчас Дальнеречинск). Мои бывшие коллеги по «Уловам» не забывали меня. Первой прислала письмо И. А. Редькина: «Здравия желаю, товарищ Рядовой! Все же, черт побери, все, что ни делается — к лучшему. И тебе, Валя, очень нужна была встряска. И хорошо, что гимнастерку выжимаешь — приедешь, сбросив “обывательский жирок”, стройный и красивый... Перестрадав, пройдя горнило солдатских испытаний, вернешься в мир не демагогом, а истинным борцом за прекрасное. И стихи у тебя бодрые. Значит, сдвиги есть. Все же теперь не из окна на улицу глядишь, а в “стену”. В “стену-то” дальше видно. Стихи пиши. Хорошо, что они у тебя всегда отличались искренностью.

... Читал ли в “Литературке”, что Солженицын исключен из Союза писателей? Вот так. Что еще нового? Я теперь не говорю, а “шипю”, как змея. Потеряла голос. Ходила с сыном на каток. Заслоняла его собой от ветра, за что наказана — грипп. И теперь вынуждена молчать или шипеть. Даже с редактором поругаться не могу. Это пытка — молчать. Нового года, как прошлого, наверное, не будет. Вот так. Чувствую неважно. Рассказы “на гора” не даю. О чем хочется писать — не напечатают. Книга сделанная кажется серой. Правда, Алеша (Власов. — *В. П.*) предлагал написать вместе повесть. Но у него не хватит собранности, у меня — времени. И потом, никогда не хотелось быть гением. И солженицынская одержимость тоже похожа на донкихотство, а донкихотство смешно.

Стоит людям говорить только то, что окрыляет. Помогает людям видеть и находить радость в обыкновенном. Паустовский, например. Или Чехов. И, потом, мне кажется, прежде чем заявлять о себе в литературе, надо попытаться сделать из себя Человека, как Чехов, Толстой, Паустовский. Когда-нибудь поймешь: слава, деньги, кресло (должность) — все это побрякушки, коими тешутся слабодушные. Истинный талант не может молчать, как соловей не может не петь и не ради портрета в журнаlike. Тебе тоже (не только Власову) следовало подобеть. И отбросить обломовскую лень, если хочешь чего-то

добиться. И пройти надо через многое. Вспомни Лондона, Экзюпери, Хаменгуэя. Чтобы мог сказать что-то, куда-то позвать.

Видела на слете Зиновьева (первый секретарь Олиторского РК КПСС. — В. П.). Сказал, что Науменко какая-то дева из редакции считает вторым Евтушенко. Жаль парня — мечется. Или разобьет лоб, или найдет место истинное и в жизни, и в поэзии».

Я не слышал от Владимира Науменкова, чтобы он сравнивал себя с Евг. Евтушенко. Правда, перу Науменкова принадлежит поэма «Вершина вольности», спорящая с евтушенковским «Пушкинским перевалом». Наш земляк критически относился к эпатажной оппозиционности этого сверхмодного поэта шестидесятых годов, хотя весьма ценил многие его произведения за художественность. «Да здравствует товарищ Петушенко с антипартийным красным гробешком!» — воскликнул однажды Владимир.

Изгнанный из военно-морского флота, В. Науменков не разлюбил море, всех тех, чья профессия так или иначе с ним связана. Первым стихотворением, которое он написал на новом месте, был «Северный привал». Его «Уловы» напечатали 4 августа 1968 г. [23].

*Среди угрюмых и прибрежных скал
И карликовых скученных березов
Мы принимали царственные позы
И начинали свой весенний бал.
Погода нам недоброе сулила,
Ее почти никто не принимал —
Лежал над морем северный привал,
Нас обнимая крыльями орлиными.
Они сидели — рыбаки, рыбооповцы,
Строители и даже экспедитор,
Гласивший тосты, словно суций диктор,
И кружкою со всеми нами хлопался.
Они сидели — спутники мои —
И запивали квасом для порядка,
И впитывала молча плащ-палатка
Все запахи дымившейся хвои.
Мы дымом закоптили комаров
И навели крошки без картошки,
Летели прикарманенные ложки
Над дымным непростительно костром.
Мужик — он к дыму более привык,
Мы потому костер вели погуще,
А женщины коптились, как балык,
И вниз слетали слезы их мохнучие.*

*Смеялся, пел воскресный ералаш,
О жизни этой вовсе не кручинясь,
И возгоралась хвоя, как лучина,
Вплетаясь в тон рачительных мамаш.
Залив гудел, зазывно говоря,
Неся на скалы вспененные межи.
Даруют нам очищенность моря,
Как люди жизнь угрюмым побережьям.
И зная — завтра все уйдут в моря
На долгую, обычную путину,
Суровая шальная ребятня
В последний раз на берегу шутила.
Чтоб над морями в тяжкий час стоять,
Когда валами сейнер заливает,
Ну, а потом чтоб встретиться опять
И вновь дымить на северном привале.*

...После письма Ирины Алексеевны Редькиной я получил весточку от Анатолия Санькова. «Василий Иванович уходит, — писал он, — может быть, еще неделька <...> Отмечали Новый год 4-го, но болтали больше Василий Иванович, Эльвира да я <...> ничего конкретного мне не известно о новом редакторе, кроме того, что работал он помполитом, а еще раньше в газетах, и что ему лет 35—33.

Произошли у нас и другие изменения. Эльвира теперь ответственный секретарь, чем не заслужила одобрения Редькиной. Я временно с 5 января и. о. заведомо писем, однако объявила прямо и сразу, что лучше буду работать в промышленном в прежней должности. ... Словом, отдел писем не для меня, только маяты больше. Вот такая чехарда в нашей обители и, видимо, не будет ей конца. Что там ни говори, а прежний редакционный состав (Дзюба, Зина, Гончаров и ты) — лучше не найдешь...

Несколько слов о гении. За неделю до Нового года он собирал и систематизировал свой будущий сборник. Надеется, в 1972-м о Власове узнает самый широкий читатель. Сборник велик, стихи разные: некоторые нравятся одним, некоторые другим. 2 января Власов вылетел на материк сдавать сессию (учился заочно в Ростовском университете. — В. П.). Вернется через месяц, не раньше. Парень он все-таки неплохой. Ирина Алексеевна того же мнения, хотя многие здесь не согласны с нами».

В марте 1970 г. я прочел второе письмо Анатолия: «За два месяца... произошло столько событий, что обо всем и не расскажешь. Начну с редакции. Василий Иванович не работает с 14 января. Первое время он находился в управлении в штате, а сейчас, сказывают, устраивается помполитом в пароходство. К нам в последнее время почти не заходит. Новенькая девица, конечно

замужняя, бюллетенила почти полтора месяца, месяц с лишним был в море Насич (новый завпромотделом — В. П.), нам с Редькиной приходилось туго. Власов с 1 января был на сессии в Ростове-батьюшке. Вернулся к началу марта, но еще три месяца у него в запасе — для защиты диплома. Вернулся на Камчатку, чтобы собирать фольклор для дипломной. Не знаю, где он будет брать материал.

Вообще с Лешей произошла одна курьезная история. Как-то в середине декабря он написал сто строк партийной публицистики и увенчал свою проповедь словом “апостол”. То есть журналист, публицист есть апостол своего дела. Егин из “Камчатской правды” заприметил это и выдал фельетон “Не хочу быть апостолом”. Словом, надсмеялся над Лешей. Что сказать по этому поводу. И Лешин материал-то крученный, и Егин явно не с добрыми намерениями напал на Власова. Во всяком случае, у Леши нет такой злости. Но шут с ними. Гений уехал, он только посмеялся над фельетоном».

В письмах Анатолия Санькова я ожидал найти, кроме редакционных новостей и стихов, шутки и афоризмы, на которые он обычно не скупился. Но его письма показались мне чересчур серьезными, и за этой серьезностью чувствовалась грусть. А ведь раньше он частенько веселил нас с В. Науменковым, да и Лешу Власова тоже. Надо было записывать за ним. Впрочем, и потом, в семидесятые — восьмидесятые годы, Саньков поражал друзей оригинальностью мышления. Вот некоторые его изречения. «Трудящийся — человек, временно исполняющий обязанности лошади». «Пылкий темперамент лучше всего остужает высокая температура». «Женщина питает нашу плоть. Никогда ее не побороть». «Ненависть сильнее смерти». «Везделюдно, даже во сне». На службе я часто повторял саньковский афоризм: «Дисциплина — это умение себя вести под палкой». Возбуждали смех и переделанные им в шутейном духе слова: *смакодявка* вместо шмакодявки, *рыдактор*...

Кстати, смех смехом, а Василий Иванович Андреев был на своем месте. Я говорю так отнюдь не потому, что он — мой первый редактор. Просто за четверть века работы в журналистике перевидел многих, и могу сравнивать. Да и человеческие качества В. И. Андреева определяли наше отношение к нему. Его можно было переубедить в споре, отстаивая свою позицию, зажечь неожиданной идеей или свежей мыслью. Распекая тебя за дело (а ни за что он никогда бы не стал), Андреев не пытался унижить, как это практиковалось многие годы в Доме радио, куда мне помогла устроиться после армии Ирина Алексеевна Редькина. О том, что с Василием Ивановичем тоже беседовали товарищи «из компетентных органов», я узнал совершенно случайно, причем не от него самого. Он вел себя, будто ничего не произошло. Лишь иногда вздыхал, обращаясь одновременно ко мне и к Санькову с Власовым: «Почему способные люди не любят газету, и — наоборот?»

Следующие две весточки из «Уловов» были короче предыдущих. Анатолий сообщал, что на 23 февраля газета напечатала мои армейские стихи, что В. Науменков переехал на жительство в Петропавловск, правда, с работой у него пока не клеится: «Господин Воробьев, вроде, и не прочь взять Владимира литрабом, но никак не решится». Газета, куда вскоре в конце концов устроился член Союза журналистов СССР Науменков... курьером — «Камчатский комсомолец», а Воробьев — ее редактор. Тот самый автор отчета в «Камчатской правде» о Первой конференции творческой молодежи Камчатки, писавший стихи. Науменков, Варно, Саньков (да и не только они) были невысокого мнения о Воробьеве как о литераторе. Тем не менее, одна его строка живет до сих пор: «Отсюда начинается Россия».

Без работы, В. Науменков проводил время либо в молодежной газете, либо в «Уловах». В апреле там случился розыгрыш. «Редькина раззвонила, что Леша покончил с собой. Поднялся переполох в редакциях» газет, выходящих в Петропавловске, однако Власов никак не реагировал на такую неординарную шутку. Выходить ему на работу было в июне. Замещал его в отделе партийной жизни Владимир Ильич Кожеуров, по словам Санькова, «очень тактичный и располагающий к себе» «матерый журналист», освоивший эту профессию еще в сталинское время. Но А. Власов больше в «Уловах» работать не стал — ушел в моря...

«Жаль, что нашу компанию больше некому потешать, — сожалел по этому поводу А. Саньков, — такого оригинала лишились. Да и женщины вздыхают часто. Машинистка Алла ушла в какой-то “строй” — не выдержала душа... В общем, женщины разругались, разделились, разобиделись — вот следствие».

Выйдя летом из отпуска, Анатолий узнал, что и И. А. Редькину потихоньку выталкивают из «Уловов», о чем написал мне. Я тут же достал апрельское письмо Владимира Науменкова и перечитал в нем два места, касающиеся нашей редакции: «Толик Саньков все так же скрыт и неуловим в мысли и целен натурой... А газета ваша — швах».

...Я возвращался из армии на теплоходе «Ильич» вместе с Павлом Козловым — одним из моих газетных героев [24], соседом в юности по лестничной площадке, работающим сейчас, в начале XXI века, председателем профкома Океанрыбфлота. Свою трудовую жизнь он начинал на судах УТРФ, откуда и был призван на действительную службу.

...Едва мы вышли из Владивостока, как попали в сильный шторм. В общем, добирались до Петропавловска чуть ли не семеро суток. Паша Козлов служил два года, дембельнулся сержантом. Меня брали в армию (после института) на один год, я был рядовым. Не забуду нашу неожиданную встречу с ним на морвокзале во Владике: несмотря на обмундирование, мы сразу узнали друг друга и обнялись как братья. Окружающие так и подумали, видимо, о нас.

В Петропавловск, не успевший отойти от пурги — весь заваленный сугробами, «Ильич» пришел 5 декабря 1970 г. День выдался ясный: снег слепил глаза. Толю Санькова я заметил еще с палубы — выше его, в длинном пальто и шапке-«пирожке», не было никого на причале. Подумалось, что мы с ним опять будем сидеть в одном кабинете и сочинять очерки и стихи.

За время работы в «Уловах» мною было написано двенадцать стихотворений. Все они, кроме трех («Баллада о воронах», «Я в жены не возьму тебя...», «Герой») включены в вышедшую в 2006 г. в Петропавловске книгу прозы и поэзии «Солнце изнутри». Помимо уже упоминавшегося стихотворения «Август», в котором «нет над Россией просвета», событиями в Чехословакии навеяны «Поражение» и «Ода сапогу». Последнее родилось в нашем с А. Саньковым кабинете, где располагался промышленный отдел редакции.

По действовавшему тогда Закону, мое место в редакции сохранялось за мной весь срок службы. Новый редактор почему-то отослал меня к секретарю парткома УОРа, чтобы тот дал свое согласие. Я удивился, но сходил. Пока я служил, до секретаря вырос помполит плавбазы «Советская Камчатка», с которым я познакомился в морской командировке 1968 г., но общего языка не нашел, более того, написал фельетон, осевший в столе у редакционного начальства, так как помполиты были вне критики. Секретарь парткома в приеме на работу отказал.

Прошло время, прежде чем я понял, что это — к лучшему. Никогда не надо возвращаться на родное «пепелище». В декабре 70-го оно имело вполне конкретный адрес, стоявший в правом нижнем углу четвертой страницы газеты «За высокие уловы»: Петропавловск-Камчатский, проспект 50-летия Октября, 4, второй этаж, комн. 217, 218, 219.

ИСТОЧНИКИ

1. *Воробьев В.* Посвящение в молодые // Камчатская правда. — 1964. — 25 нояб.
2. *Корнев И., Истомин В.* Листы литературной рощи // Камчатский комсомолец. — 1964. — 20 нояб.
3. Камчатский комсомолец. — 1964. — 15 нояб.
4. Там же. — 1968. — 20 февр.
5. Там же. — 1965. — 31 янв.
6. Там же. — 1964 — 15 нояб.
7. Первая конференция творческой молодежи Камчатки // Камчатский комсомолец. — 1964. — 18 нояб.
8. Камчатский комсомолец. — 1965. — 8 авг.
9. *Пустовит В.* С душою поэта // Камчатский комсомолец. — 1964. — 30 авг.
10. Рыбак Камчатки. — 2002. — 20 марта.

11. За высокие уловы. — 1968. — 21 июля.
12. Саньков А. Русские стихи. — Петропавловск-Камчатский, 1999. — С. 4.
13. Правда. — 1968. — 22 авг.
14. Камчатская правда. — 1968. — 12 апр.
15. Там же.
16. О нашем городе стихи // Вести. — 2000. — 6 окт.
17. Дзюба В. Любовь моя, машина // За высокие уловы. — 1969. — 30 марта.
18. За высокие уловы. — 1969. — 10 авг.
19. Там же. — 5 сент.
20. Там же.
21. Камчатская правда. — 1989. — 20 мая.
22. Науменков В. Верны своей традиции (из опыта работы СРТ «Ястреб») // Заря коммунизма. — 1969. — 15 мая.
23. Пустовит В. Корабль — дом родной // За высокие уловы. — 1968. — 4 авг.

Второго марта 2007 г. газете «За высокие уловы» (ныне «Рыбак Камчатки») исполнилось 55 лет. Авторский коллектив «Вопросов...» поздравляет редакцию «Рыбака» с юбилеем и желает старейшей рыбацкой газете полуострова долгой жизни, а ее коллективу — новых творческих успехов

СОДЕРЖАНИЕ «ВОПРОСОВ...» ЗА 1999—2006 гг.

Выпуск 1, 1999 г.

В. Н. Аров. Русские исследователи о рыбных богатствах Камчатки и возможностях их использования

В. Н. Аров. Способы добычи и обработки рыбы у коренных народов Камчатки

С. В. Гаврилов. Первые транспортные и промысловые суда Акционерного Камчатского общества

С. В. Гаврилов. Поход парохода «Совет» к острову Врангеля в 1932 г.

М. И. Фирюлин, А. М. Фирюлин. Холодильное хозяйство рыбной отрасли Камчатки. История развития

М. И. Фирюлин, А. М. Фирюлин. Состояние и перспективы развития холодильного хозяйства рыбной промышленности Камчатки

Выпуск 2, 2000 г.

В. Н. Аров. Иностранное браконьерство в водах Камчатки в XIX — начале XX вв.

А. А. Майсс. История развития ставного неводного лова на Дальнем Востоке

С. В. Гаврилов. Морской транспортный флот Акционерного Камчатского общества в 1928—1936 гг.

К. К. Дексбах. Обработка уловов на траулерах с доведением продукции до полуфабриката (1945 г.)

В. И. Борисов. Семья Крамаренко на Камчатке

А. М. Фирюлин. Береговые предприятия рыбной промышленности Камчатской области в 11-й и 12-й пятилетках

Ю. В. Егин. Сероглазка на переломе: реалии восьмидесятых

Выпуск 3, 2001 г.

В. Н. Аров. Патриарх камчатского мореходства

С. В. Гаврилов. Паровое судоходство и рыбопромышленность на Камчатке в первой четверти XX в.

Т. М. Кривоногов. Капитан Миронов

К. И. Воронов. Доклад правлению ОКАРО об операциях на западной Камчатке в 1924 году

В. П. Пустовит. Несколько морских историй

В. В. Бооль. История и люди

С. В. Гаврилов. Рождение камчатских консервов

Г. В. Ивашкевич. Влияние осушительных мелиораций на гидрологический режим нерестилищ Камчатки

Выпуск 4, 2001 г.

В. Н. Аров. Камчатка и первое русское кругосветное плавание (к 200-летию экспедиции И. Ф. Крузенштерна 1803—1806 гг.)

С. В. Гаврилов. Несколько проектов устройства камчатского каботажа
Т. М. Кривоногов. Светлая голова
А. А. Гринько. «Мы работали, а не служили...»
Г. И. Александров. Рейсовое донесение по пароходу-краболову «Камчатка» (1928 г.)

Несколько вопросов к власть предержащим (1938, 1945 гг.)

В. В. Бооль. Парусный флот Камчатрыбпрома

Первый государственный завод

Г. Ф. Буйвол. История одной судьбы

А. И. Пименов. Мы помогали десанникам (1945 г.)

Акира Судзуки. Японо-российские и японо-советские отношения в области рыболовства в период до Второй мировой войны

Отчет дипломатического агента НКВД в Петропавловске на Камчатке за 1944 год

В. И. Борисов. К вопросу об изменении устья реки Камчатки и солёности Нерпичьего озера

Выпуск 5, 2002 г. Специальный выпуск, посвященный 60-летию морского и рыбохозяйственного образования на Камчатке

С. В. Гаврилов. Начало подготовки специалистов морского и рыбохозяйственного профиля на Камчатке

С. В. Гаврилов. Профессиональное училище № 1

С. В. Гаврилов. От школы фабрично-заводского ученичества до профессионального училища № 2

С. А. Шушпанов. Как я учился во Втором училище

С. В. Гаврилов. Моррыбтехникум и мореходное училище

Хронология основных событий в истории мореходного училища — колледжа КамчатГТУ с 1963 по 2002 гг.

Публикации о моррыбтехникуме и мореходном училище

Знакомые незнакомцы

Воспоминания выпускников моррыбтехникума и ПКМУ разных лет

Л. В. Копанев. История развития спорта в ПКМУ

С. В. Гаврилов. Школа юнг — мореходная рыбопромысловая школа

С. В. Гаврилов. Учебно-курсовой комбинат

Т. М. Кривоногов. Вспоминая о годах учебы...

С. В. Гаврилов. Морской рыбопромышленный — политехнический техникум

Л. М. Саломатова. Техникум и люди

Выпуск 6, 2003 г. Специальный выпуск, посвященный 75-летию Акционерного Камчатского общества

Документы об организации и деятельности Акционерного Камчатского общества (1926—1945 гг.)

В ногу с эпохой реконструкции (1930 г.)

В. А. Ильина. Акционерное Камчатское общество в промышленном освоении и развитии Северо-Востока в 1927—1945 гг.: историографический аспект

В. А. Ильина. Начало советской колонизации Камчатки в годы первой пятилетки

Р. С. Моисеев. Влияние промышленности приморской специализации на формирование трудовых ресурсов Камчатки

Г. Б. Намжилова. История одного экслибриса

С. В. Гаврилов. Петропавловский порт Акционерного Камчатского общества в 1933—1945 гг.

С. В. Гаврилов. Конструктивные решения, реализованные в энергетических установках рыбопромысловых судов Камчатского бассейна

В. П. Пустовит. Чистка членов

В. П. Пустовит. Пройти сквозь стену (гибель начальника АКО И. А. Адамовича по материалам НКВД)

И. А. Адамович. Некоторые итоги работы Акционерного Камчатского общества (1935 г.)

Г. Б. Rogozin. Десять лет на «Королевском флоте»

Т. М. Кривоногов. «Краб», «Янтарь» и другие

Материалы по расследованию аварии шхуны «Янтарь» (1954 г.)

Г. Ф. Буйвол. История одной судьбы (окончание)

Н. А. Гаврилова. Астрахань — Камчатка

Выпуск 7, 2004 г.

В. Н. Аров. Камчатка и русские глазами спутников Джеймса Кука

С. В. Гаврилов. Становление и развитие высшего профессионального образования в морской и рыбохозяйственной сфере Камчатки. 1957—1976 гг.

В. А. Ильина. Изучение территории Камчатского округа во второй половине 20-х — середине 30-х гг. XX в.: цели, содержание, результаты

С. В. Гаврилов. Поиск оптимальной транспортной связи западной Камчатки с Петропавловским портом как средства повышения рентабельности рыбной промышленности полуострова

Отчет по изысканиям Усть-Камчатского порта (1937 г.)

Проект морской сплотки в Усть-Камчатске (1941 г.)

Краткий очерк развития рыбной промышленности на Камчатке (1934 г.)

И. И. Лагунов. О рыболовстве японцев на Северных Курильских островах (1945 г.)

А. Г. Остроумов. О состоянии запасов лососей реки Камчатки (1961 г.)

Мероприятия по развитию рыбной промышленности Камчатской области на 1963—1965 гг.

А. Х. Нигматулин, В. А. Бирюков. Некоторые вопросы развития береговых рыбообрабатывающих предприятий Камчатской области

В. И. Борисов. Ушковский рыбобродный завод

И. И. Исаев. О воспроизводстве дальневосточных лососей (1961 г.)

В. П. Пустовит. Чапаев и слесарь Петров (документальный очерк в вольном стиле)

В. П. Пустовит. Побег в обе стороны

В. П. Пустовит. Проверка на вшивость

С. В. Гаврилов. Летопись флота Камчатки рыбацкой (1928—1990 гг.)

Выпуск 8, 2005 г.

С. В. Гаврилов. Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество. 1924—1926 гг.

С. Г. Кошкарева. Концессионная политика советского государства и концессии на Северо-Востоке РСФСР в 20—30-е гг. XX в. (историографический аспект)

М. Е. Мутовин, А. А. Пурин. Богатства Камчатской области и их эксплуатация (1940 г.)

Запасы тихоокеанских лососей в водах Камчатки и влияние на них японского промысла (1956 г.)

Я. Я. Завадский. О работе Петропавловского-на-Камчатке порта за 1943 г. и задачах на 1944 г.

А. Н. Виноградов. О строительстве Петропавловского порта (1944 г.)

В. Г. Очеретин. «Жизнь шла своим чередом...»

Г. Б. Rogozin. День победы приближали, как могли

В. В. Бооль. Благородный медведь

В. П. Пустовит. Расстрел Ленина

Гореть всегда

Наследство

Тоболяки на Камчатке

С. В. Гаврилов. Хронология основных событий из истории высшего морского и рыбохозяйственного образования на Камчатке (1957—2002 гг.)

Выпуск 9, 2006 г. Специальный выпуск, посвященный 110-летию рыбной промышленности Камчатки

Т. М. Кривоногов. «Мне хочется немного рассказать о тогдашней жизни...»

Постановления бюро Камчатского окружного комитета ВКП(б), 1929—1930 гг.

Встречный план на 1931 г.

О социалистическом соревновании и стахановском движении (1939 г.)

С. В. Гаврилов. Морской транспортный флот Акционерного Камчатского общества в 1937—1940 гг.

В. В. Бооль. Несостоявшаяся трагедия (позабывтая гребля «юли-юли»)

В. Г. Спичак. Камчатка и японцы

В. Н. Аров, В. С. Завойко — исследователь Русской Америки и Дальнего Востока

В. П. Пустовит. Какими мы были тогда...

Уважаемые ветераны рыбной промышленности Камчатки!

Настоящее издание продолжает серию сборников, посвященных истории рыбопромышленного освоения нашего края. В этом выпуске, наряду с авторскими статьями и документами, опубликованы воспоминания старейших работников отрасли.

Воспоминания непосредственных участников событий являются ценнейшим историческим материалом, который, увы, исчезает вместе с уходом его носителей. Если Вы располагаете сведениями, представляющими, по Вашему мнению, интерес для современных рыбаков и других жителей области, и желаете поделиться своими знаниями с земляками, обращайтесь в редакцию сборника.

**Наш адрес: 683003, г. Петропавловск-Камчатский,
ул. Ключевская, 35, КамчатГТУ, С. В. Гаврилов.**

Контактный телефон 42–76–35

Электронный вариант: www.npacific.ru

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов Выпуск 10

Ответственный редактор С. В. Гаврилов
Набор, верстка, оригинал-макет С. В. Гаврилова

Лицензия ИД № 02187 от 30.06.2000 г.

Подписано в печать 14.06.2007 г. Формат 61×86/16. Печать офсетная
Авт. л. 22,36. Усл. печ. л. 20,58. Уч.-изд. л. 18,65. Доп. тираж 90 экз. Заказ 221

Издательство Камчатского государственного
технического университета

Отпечатано ЧП М. И. Романенко «Оперативная полиграфия».
683000, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Ленинская, 46