
Автор этой книги — старожил города Петропавловска-Камчатского, ветеран камчатского морского транспортного и рыбопромыслового флота, капитан дальнего плавания Тимофей Михайлович Кривоногов. Он родился 22 января 1928 г. в крестьянской семье в селе Барашково Курганской области. В июне 1938 г. семья Кривоныховых, покинувшая родные края в поисках лучшей доли, на старом пароходе «Ильич» приехала на Камчатку. Отец — Михаил Анисимович — устроился разнорабочим в ближнем к Петропавловску леспромхозе на Восьмом километре. Мать — Анна Марковна — домохозяйка, воспитывала четверых детей. Тимофей Кривоногов учился в школе имени Л. Н. Толстого, что на улице Ключевской, где окончил шесть классов. В годы Великой Отечественной войны семья Кривоныховых, как и подавляющее большинство наших сограждан, как говорится, хватилась лиха. Кормильца — отца семейства призвали в армию.

Трудовая биография Тимофея началась в 1941 г., а в 1943 г. он работал рыбообработчиком на базе в бухте Шлюпочной. В 1945 г. недавний школьник стал матросом буксира АКОфлота «Кашалот». На этом судне и началась его долголетняя флотская служба. Затем были занятия на курсах судоводителей-двухсоттонников, работа матросом на знаменитом пароходе «Якут», в 1948 г. — первая штурманская должность, снова учеба. В 1962 г. Тимофей Михайлович становится капитаном дальнего плавания. Работал в Камчатрыбфлоте и Тралфлоте. С начала 1970-х гг. — лоцман Петропавловск-Камчатского морского рыбного порта. В этой должности Тимофей Михайлович трудился до 1983 г., времени выхода на пенсию.

Интерес к морской истории появился у него давно, но время систематизации накопленных знаний и полученного собственного опыта пришло лишь в середине 1970-х гг. Первые публикации появились в журнале «Морской флот», затем в 1984 г. — в газете «Рыбак Камчатки». В середине 1990-х гг. начал печататься в газете «Вести», где спустя несколько лет стал ведущим очень популярной рубрики «Кают-компания». В ней вышла значительная часть приводимого в этой книге материала, бесценного для краеведов, любителей истории Камчатки, современных моряков и рыбаков. Ряд его интереснейших статей был опубликован в ежегоднике Камчатского государственного технического университета «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки».

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

ПОСЕЛОК КОМХОЗА

В районе нынешнего Восьмого километра, у базара, начинается улица Кавказская. Наша семья жила здесь еще в 1939 г. В то время на этом месте у шоссе росли несколько крупных берез. На одной из них висел жестяной почтовый ящик, на котором кривыми буквами белой краской было написано: «6 км, колхоз АКО». Действительно, это место долгие годы считалось Шестым километром. Один раз в день по шоссе проезжала почтовая машина, останавливавшаяся возле ящика. Почта из машины переключивалась в ящик, и машина двигалась дальше, до Елизова. Почтовый ящик раз в день очищала Зоя Миронова, жена продавца Миши Миронова — сероглазая, молодая, веселая женщина.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Бухгалтером лесоучастка трудился Кирик Иванович Петренко — очень серьезный человек. Он воспитывал трех сыновей — Анатолия, Петра и Альберта. Выросли они хорошими и порядочными людьми, долго жили и работали на Камчатке. Большинство семей, такие, как Сарафановы, Яковенко, Щукины, имели много детей. Хорошие ребята

росли в семье Арефьевых — Николай, Сергей, Яков и их сестра. Наши родители, в основном, были крестьянами, людьми малограмотными, но в жизни много повидавшими, испытывшими на своих плечах коллективизацию, коммуны, артели, колхозы. Прошли они и через голодовки, и через карточную систему начала тридцатых годов. Решиться на тяжелый путь на Камчатку, отважиться бросить ражные места мог не каждый. Очевидно, уж так допекла этих людей советская власть, что они ни перед чем не остановились.

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

Партийной или комсомольской организации в поселке не было, только пионерская в школе. В партии состоял лишь один житель поселка — начальник участка Петр Горнаков.

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

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

Примерно 27 июня 1941 г. я повстречал политрука Гришу и спросил его, что происходит на границе. Гриша ответил так: «Что происходит, ответить затрудняюсь. Но ясно только одно: немцы нарушили нашу границу на Западе. Вклинились на нашу территорию. Сейчас идут бои. Но наши, конечно, не сдадутся. Это надо сказать однозначно». На следующий день приехали из города два человека, очевидно, из горкома партии, собрали жителей, объявили, что на Западе идут бои. Наши войска оказывают упорное сопротивление. Задача жителей — каждому добросовестно работать, заменить ушедшего на войну мужа, брата.

Конечно, никто из нас в то время не мог и предположить, что война будет продолжаться так долго и приведет к таким жертвам.

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

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

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

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

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

«Подъем дров» означал следующее. Когда лесоруб зимой пилил дрова, то укладывал их в поленницу ровными рядами на определенную высоту. А потом у него по кубатуре эти дрова принимал десятник — работавший много лет Харитон Трофимович Кирилец. К концу месяца он выписывал наряд на выполненную работу и бухгалтерия начисляла лесорубу зарплату.

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

Рабочий день был восьмичасовой, но если вечером подъезжала машина или бричка, запряженная лошадь, то все равно надо было работать — загружать дрова.

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

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

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

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

Осенью мы пошли в школу, нас поселили в интернат на улице Ключевской. Рядом располагались двухэтажные деревянные дома довоенной постройки, в которых в то время жили руководящие работники АКО. И каково же было наше удивление, когда дрова-плашки в поленицах оказались у сараев работников АКО, а колбаны — возле барачков на улице Микояновской (ныне Ленинградской) у красноармеек. Проходя

каждый раз в школу, мы видели, как бедные женщины безуспешно пытались эти колбаны расколоть. У них ничего не получалось, и они просили нас помочь. Но у нас силенок тоже не хватало. Вот так мы впервые получили урок непорядочности и убедились, что не все в жизни так просто.

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

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

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

Зимой 1942 г. нам, школьникам, в АКОпоселке на улице Ключевской отвели помещение — интернат. Дело в том, что в то время не было снегоуборочной техники. Дорогу чистили лопатами заключенные и солдаты. А снега наносило очень много, ходить в школу с Восьмого километра было очень тяжело.

В 1942 г. в районе Шестого километра, напротив нынешнего центрального универсама, на месте, где сейчас находятся рынок и фонтан, начали строить площадки для хранения прибывавших из США грузов. Площадки сооружали так. В землю вкапывали стулья — короткие бревна, сверху на концы стульев клали брусья, а на них — толстые доски. Настил был готов. Сверху все это накрывали брезентом и крепили растительными манильскими тросами. Случалось, что в непогоду брезент срывало ветром и находившийся под ним груз заливало дождем. Гибли крупа, мука и другое продовольствие.

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

С продуктами стало трудно. Их выдачу строго нормировали. Выручали картошка и капуста, выращенные на собственном огороде. Но в столовых имелась в неограниченном количестве дешевая рыба:

отварная камбала и треска. Ее не жарили, так как растительное масло тоже отпускалось по карточкам. Можно было наблюдать, как оголодавшие посетители брали камбалу целыми противнями.

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

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

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

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

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

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

Завершилась война с Германией, а потом с Японией. Мужики вернулись домой. Но для большой семьи Щукиных испытания не закончи-

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

Мать, провожавшая его, сказала: «Ваня, у дороги заправляется автобус. Там сделали небольшую заправочную станцию. Знакомый шофер тебя подвезет». Ваня так и сделал. Тут его и подстерегло несчастье. Дождь промыл на дороге колдобину, и автобус забуксовал. Ваня стал помогать шоферу, поскользнулся и упал под колесо. Его сильно помяло. Шофер сразу же отвез его в госпиталь. Пролежал он на больничной койке около трех месяцев, но поставить его на ноги врачи не смогли. Ваня скончался. Вот судьба человеческая! Провоевать две войны, вернуться без единой царапины и погибнуть такой нелепой смертью у порога собственного дома...

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

ПЕТРОПАВЛОВСКИЙ МАЯК

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

Его строители были люди очень дальновидные и предусмотрительные. Для возведения башни и вспомогательных служб требовалось завозить кирпич и другие материалы. Поскольку дороги из города к маяку не было, то строители сверху до самого морского берега проложили узкоколейку, по которой ходила пара вагонеток. По сравнительно отлогому берегу вагонетки двигали вручную, а когда крутизна подъема увеличивалась, то их поднимали при помощи стального троса. Трос наматывался на ворот, вращавшийся парой лошадей. Внизу одновременно

с маяком или, может быть, даже немного раньше, построили склад из гофрированного оцинкованного американского железа.

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

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

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

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

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

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

Кроме ставного невода, на базе имелось полтора десятка парусных вельботов, с которых переметами и на удочки, на поддев, ловили треску. На лов выходили с рассветом и ставили переметы недалеко от маяка.

К вечеру приходили с уловом, составлявшим около тонны рыбы. Тресколовы на вельботах были очень опытные, хорошо управлялись с парусом. Частенько уходили в море без сопровождающего катера, но из любых передряг выходили с честью. Удачливыми тресколовами были долго живший на Камчатке Иван Соломенко, матросы с китобойца Саша Непомнящий и Кеша Каштаев. В 1942 г. китобойная флотилия «Алеут» ушла в США на ремонт. Ребята пару раз после увольнения на берег пришли на судно в крепком подпитии, как говорят, «еле можаху», за что и были списаны капитаном и отправлены с первым советским судном в Петропавловск. Зимой они работали грузчиками на складах Камчатторга, а летом превращались в тресколовы. Вельботы на ночь становились каждый на свой буюк. Надо было видеть, с каким искусством, управляя только одним парусом, не работая веслами, эти ребята подходили к своим буйкам.

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

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

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

Второй — Николай Иванович Зайцев — сухощавый старик в возрасте семидесяти лет. Всегда аккуратно одет, застегнут на все пуговицы, свежевыбрит. Утром обязательно совершал прогулку, независимо от погоды. Любил работать с бумагами стоя. Объяснял, что это у него с молодости, когда он служил приказчиком в магазинах знаменитого купца Елисеева. Его аккуратность была видна во всем. Овдовел он рано

и вел степенную жизнь. Спиртным не увлекался. В беседе со стариками говорил, что жизнь, как таковая, его уже не интересует. Держит его на этом свете только одно: на фронте воюет внук, и он долго не имеет от него известий. Если узнает, что он жив и здоров, то и помереть может спокойно. Теперь, спустя много лет, когда мне самому исполнилось семьдесят с лишком, я понял весь трагизм его положения: быть обеспеченным человеком, иметь хорошую перспективу на будущее и в конечном итоге попасть в Богом забытую дыру — бухту Шлюпочную на должность бухгалтера, жить в парусиновой палатке и, самое главное, не иметь никаких сведений о единственном близком и родном человеке, своем внуке. Да и, очевидно, что-то случилось с ним в «ежовщину».

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

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

ДЖИНСЫ ДЛЯ ПОГОРЕЛЬЦЕВ

Зима 1944 г. Наша семья, состоявшая из мамы и четверых детей, жила на Восьмом километре в четырехквартирном бараке. Соседи — три женщины с детьми. Их отцов тоже призвали в армию. Один служил на Дальнем Востоке, а двое воевали на фронте. Все четыре женщины, включая и мою мать, были неграмотными. Работали они, в основном, на погрузке дров. Зарплата была мизерная, ее еле-еле хватало для того, чтобы выкупить норму хлеба и продукты по карточкам. И вот в такое-то время случился пожар, и наш барак сгорел за несколько минут. Четыре семьи оказались в ужасном положении. Первыми помогли сдобольные соседи. Из колхоза, где работали родители, прислали сотрудника,

оформившего акт о пожаре и составившего заявление о выдаче продуктовых и промтоварных карточек. Их выдавал торговый отдел горисполкома, размещавшийся в теперь уже снесенном здании, стоявшем напротив нынешнего сквера Свободы.

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

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

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

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

Наконец выступления закончились, и слово взял Кузюткин. Вместо дела он понес какую-то околесицу. Смысл ее был таков: «На фронте меня командир посылал в бой и не спрашивал, есть ли у меня патроны. Он ставил боевую задачу, и я ее должен был выполнить. Так нужно сделать и у вас, на рыббазе. Так должен решаться и вопрос о наживке для ловли трески». О многом еще говорил Кузюткин. После собрания рыбаки и обработчицы отзывались о нем: «До чего же бестолковый человек! И как только таких держат в начальниках?»

Уезжая, Кузюткин купил по ордеру трехметровый отрез темно-синего бостона. Об этом мне рассказала молодая продавщица Клава

Легошина. Таким образом, фронтовик Кузюткин, купив отрез, обделил одного из рыбаков.

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

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

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

Услышав о моих мытарствах, она возмущилась и сказала: «Какое безобразие! Надо идти жаловаться». «Но куда идти?» — спросил я. — «Давай, подумаю», — и стала перечислять фамилии партийных работников. Наконец сказала: «Тима, иди завтра в горком партии, к товарищу Чуйко». Дав мне последние напутствия, она сказала: «Он вас в беде не оставит. Захвати с собой эти ордера и расскажи все, как было. Главное, не робей».

На другой день я прибыл в горком, располагавшийся в здании теперешнего музея. Нашел дверь с табличкой «Чуйко». Попросился у секретарши пройти к нему. В кабинете за столом сидел высокий серогла-

зый человек. Одет он был, как водилось в то время, в гимнастерку серого цвета и брюки-галифе, подпоясан широким командирским ремнем. Глядя на меня, он улыбнулся и приветливо сказал: «Ну, рассказывайте». Я, поборов волнение, все объяснил и показал наши ордера. «Это же безобразие», — возмутился он и взялся за телефонную трубку. Попросил соединить с кабинетом Кузюткина.

Поскольку разговор происходил при мне, то я передаю его суть. Чуйко попросил Кузюткина рассказать ему о погорельцах. Очевидно, Кузюткин ответил, что тем выдали карточки и выписали ордера. На вопрос Чуйко, а отоварили ли эти ордера, Кузюткин ответил, что нет. И напоследок ввернул, что времени прошло много, срок ордеров истек, и за это время можно было бы «опериться». Эта фраза Кузюткина вывела Чуйко из себя. «На какие шиши им “опериться”? Это же женщины-чернорабочие. Заняты на погрузке дров и на черных работах. Какие у них заработки, ты ведь должен знать?! У них еле-еле хватает денег отоварить карточки. Это вы так помогли семьям фронтовиков, попавшим в беду?» Назвав Кузюткина по имени-отчеству, он сказал ему: «Я от вас этого не ожидал. Когда вы были на фронте, то мы вашей семье выписывали ордера и оказывали материальную помощь. Почему же у вас оказалась такая короткая память?! В общем, я вас слушать не хочу. Оденьте и обуйте семьи погорельцев согласно выданным ордерам, иначе у меня с вами будет очень серьезный разговор». Потом обратился ко мне: «Идите к Кузюткину, он все выпишет. В случае отказа зайдите ко мне».

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

Радости моей не было предела. В первую очередь я зашел и поблагодарил жену Ивана Михайловича Шабалина. Она поинтересовалась, как меня принял Чуйко. Я, счастливый, показал ей выписанные вновь ордера. На что она сказала, что мир не без добрых людей, и есть все-таки управа на недобросовестных, таких, как Кузюткин.

По приходе домой мы стали собирать деньги на приобретение выписанных вещей. На другой день все купили.

В заключение хочется рассказать о судьбе людей, упомянутых выше. Иван Михайлович Шабалин в 1947 г. вместе с женой и дочерью уехал на родину, в Вятку. Кузюткин заметного следа в жизни не оставил.

Чуйко ушел на фронт добровольцем. По некоторым сведениям — погиб. Но светлую память о себе в наших сердцах оставил, хотя его должность в горкоме, имя и отчество я давно забыл. На основании своего жизненного опыта должен сказать, что людей отзывчивых в то далекое время было все-таки больше, чем личностей вроде Кузюткина.

ЮКОЛА ДЛЯ ПЕНСИОНЕРОВ

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

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

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

Давно отгремела война. Кажется, все это больше не должно повториться. Да, сейчас, к счастью, нет карточек. Но зато нет и денег, и я, пенсионер, поставлен в такие же условия, как тот нартовый пес. Правда, я уже не кручу носом перед камбалой, треской или терпугом — я просто не имею возможности эту рыбу купить из-за ее дороговизны. К примеру, свежемороженая камбала стоит около шестнадцати рублей или чуть дороже (семь лет назад. — *Ред.*). А ведь это самая дешевая рыба!

Часто слышны обещания должностных лиц, что будет организована продажа парной рыбы — терпуга, камбалы и других — по сниженной цене для пенсионеров. Время идет, а сдвигов никаких. Ведь есть же

у нас добывающий флот, есть безработные рыбаки, есть в рыбном порту холодильник, есть пустующие склады, в которых после небольшой реконструкции можно эту рыбу даже и разделявать. Ловить ее далеко ходить не надо — вот он, Авачинский залив. Так в чем же дело? Кто-нибудь может дать вразумительный ответ на мой вопрос? А то ведь, получается, что ездовые собаки жили лучше нас...

ЖИТЕЛИ КАМЧАТКИ ДОЛЖНЫ ЗНАТЬ ПРАВДУ О ЛЕНД-ЛИЗЕ!

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

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

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

Но, несмотря на это, помощь из Америки в Советский Союз пошла, и помощь эта была большая. Я не буду приводить все данные о ней. Для этого надо прочесть книгу А. Паперно, где собраны очень интересные сведения. Многое помню и я сам. Помню и то, как у нас, на Камчатке, с началом войны и введением карточной системы отоваривать карточки было нечем — запасы продовольствия отсутствовали. Нормы установили мизерные, люди жили впроголодь. И только к октябрю 1941 г., с поступлением продовольственной помощи из США, карточки стали отоваривать. В 1943 г. каждому жителю по ордеру продали по пять метров синего джинсового материала и по пять метров желтого полотна для пошива сорочек. Появилась и обувь. Это тоже была помощь по ленд-лизу. Охотники за сданную пушнину получали дополнительно, сверх карточек, белую муку, сахар, чай.

Во время войны суда Морфлота и рыбной промышленности получали ремонт в портах США и Канады в счет ленд-лиза. Там ремонтировались суда АКОфлота, Кработреста, Востокрыбхолода, других рыбных организаций, китобойная база «Алеут». Американское правительство выделило много судов из своего резервного флота. Начиная с января 1943 г. стало поставлять пароходы типа «Либерти». Приведу их основные технические характеристики: мощность машины 2 500 л. с., длина 134,6, ширина 17,4, осадка 8,5 метров, экономическая скорость хода 11,5 миль в час, расход топлива 25 тонн в сутки, дальность плавания экономическим ходом 13 000 миль, вооружение — одно 102- и девять 20-миллиметровых орудий, экипаж 61 человек.

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

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

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

По данным Российского государственного архива экономики, приведенным в книге А. Паперно, Владивосток и Дальневосточная железная дорога за годы войны переправили почти восемь миллионов тонн импортных грузов. Это в четыре раза больше объема импорта, переваленного Мурманском и Кировской железной дорогой, и в пять раз больше того, что пропустили Архангельская группа портов (Архангельск,

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

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

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

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

Алла Паперно проделала гигантскую работу, собирая материалы для своей книги. Просто хочется снять шляпу перед этой женщиной, объехавшей множество городов и крошечных населенных пунктов, «перелопатившей» сотни документов, встретившейся со множеством людей. В книге описана не только история самого ленд-лиза, но и судьбы дальневосточных капитанов, работавших в то время. Я не читал ничего подобного. И тем обиднее, что книга практически недоступна широкому читателю. Она вышла очень маленьким тиражом, и до Камчатки дошли лишь единичные экземпляры, прочитать их можно разве что в краевой библиотеке. А ведь нам, камчадалам, как никому другому нужно знать свою историю, которую раньше замалчивали из цензурных соображений, а теперь — непонятно из каких. И мне думается,

многие со мной согласятся, что книгу необходимо переиздать. Дело это нужное и важное. Мы должны знать свою историю. Нужно найти возможность изыскать средства для этого...

ПАССАЖИРЫ НА ПАЛУБЕ

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

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

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

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

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

Жизнь сложилась так, что в конце войны мне пришлось работать в транспортном флоте. Снова пришлось, как когда-то, столкнуться с перевозкой пассажиров и вспомнить наше прибытие на Камчатку. Надо

сказать, что за это время изменилось немного. Людей перевозили на транспортных судах в трюмах. Хорошо еще, если строили нары из неструганных досок. Из них же сооружали на палубе гальюны. По утрам боцман с матросами скатывали их забортной водой. Добираться до своих комбинатов на побережье пассажирам порой приходилось несколько недель. Никакой речи о бане, конечно, не могло и идти — запасы пресной воды на судне были ограничены. Таким образом, поездка в рыбокомбинаты оборачивалась сущим мучением.

Гостиниц в Петропавловске, по сути дела, не было, кроме одной небольшой, в два этажа, построенной в 1941 г. напротив теперешней краевой больницы. Пассажиров, накопивавшихся в городе, размещали в клубе АКО. Он же использовался как кинотеатр и для проведения собраний. Имелось еще одно помещение — клуб АКОстроя, располагавшийся на теперешнем стадионе «Спартак». Кроме этого, еще несколько барачков стояли на улицах Ключевской и Микояновской (ныне Ленинградской).

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

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

Рыболовное судно не имело пассажирского свидетельства и, соответственно, права перевозить пассажиров. Для некоторых капитанов это заканчивалось плохо. Как-то капитан парохода «Чавыча» Григорий Трофимович Ленский взял в Усть-Камчатске на палубу пассажиров до Петропавловска. В рейсе между пассажирами и экипажем произошла крупная ссора. Какой-то нечистый на руку моряк решил немного подзаработать и пустил пассажира за деньги в свою каюту. Это стало известно остальным, и они стали требовать предоставить им для проезда каюты. Моряки доказывали, что судно транспортное, и кают для пассажиров нет. К тому же у людей на руках палубные билеты. Но люди кричали: «Значит, за деньги можно, а без денег нельзя?!» В общем, свара вышла большая. По приходе в порт пассажиры написали жалобу в газету «Камчатская правда». В то время печатное слово имело большую силу, управление флота приняло меры по жалобе, и капитану Ленскому пришлось уволиться и уехать во Владивосток.

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

Особенно тяжело приходилось пассажирам парусно-моторных шхун. Эти тихоходные суда до Петропавловска шли очень долго, особенно когда ветер бил «по зубам». Как бы то ни было, но людей надо было перевозить, следовало встречать прибывающих молодых специалистов с материка, требовалось их накормить и обогреть, разместить в городе до отправки на побережье и потом провезти. Часто эту непростую работу поручали работнику Камчатрыбпрома Николаю Платоновичу Николкину, одному из четырех братьев Николкиных. Он был высокий красавец-мужчина, провоевал всю Отечественную, имел ордена и медали. С работой своей справлялся очень хорошо. Все-таки много значит, как тебя встретят на новом месте. И многие прибывшие добрым словом вспоминали Николая Платоновича. Проработал он до конца своей жизни на Камчатке, оставил о себе самую светлую память.

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

С мостика по трансляции объявили прекратить посадку. Но на это тоже никто не обратил внимания. Тогда громкий и властный голос по-

дал команду: «Боцману и матросам отдать трап». Боцман взял трап на гак. Но когда трап отвели от борта, то на берегу отдавать от трапа гак не стали. Тогда поступила следующая команда: «Отдать швартовые концы!» Но на берегу концы никто не отдавал, а требовали продолжать посадку. Капитан послал матросов на берег, и те отдали швартовые. Поскольку судно было ошвартовано с отдачей якоря, то с мостика прозвучала команда: «Вира якорь!» Якорь выбрали, и судно плавно отошло от причала. С берега на голову капитана посыпались проклятия и отборнейший мат. Так расставались с капитаном не успевшие попасть на борт люди...

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

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

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

«МЕДВЕЖАТНИКА» ПРИВЕЗЛИ ИЗ ТЮРЬМЫ

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

Надо оговориться сразу, что правление АКО было поставлено в жесткие рамки. Ему предписывалось закупать пароходы, уже бывшие в эксплуатации по восемь-десять лет, стоившие значительно меньше

новых. В портах Америки к 1928—1930 гг. скопилось много судов, находившихся в отстое. Построены они были, в основном, в 1918—1919 гг. Пароходы должны были работать на твердом топливе, то есть на угле, который обходился дешевле нефти. Поэтому их там же, за границей, переводили с жидкого топлива на уголь. Стоимость закупаемых судов — в пределах 125 тысяч американских долларов.

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

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

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

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

Возникла еще одна проблема. При приемке судна потеряли шифр капитанского сейфа. В течение нескольких суток лучшие слесари заво-

да, как ни бились, открыть его не могли. Наконец выход нашли, причем, как в детективном романе. Однажды к борту парохода подъехала автомашина. В ней оказался джентльмен в шляпе в сопровождении полимена. Оказалось, что это был специалист по сейфам, проще говоря, «медвежатник», отбывавший срок в одной из тюрем. Познакомились. Звали его мистер Девис. В молодости он учился в техническом колледже, служил в американской армии, плавал машинистом в торговом флоте, а сейчас сидел в тюрьме «по неосторожности». Разгадка шифра сейфа в умелых руках мистера Девиса много времени не заняла. Вскоре он вручил капитану листок бумаги, на котором был написан шифр. Пояснил, что эти сейфы, очень сложные по конструкции, производятся во Франции. Дал подробную инструкцию, как с ним обращаться. Он был действительно «специалист» высокого класса.

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

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

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

Командовали этим судном в разное время весьма опытные судоводители — капитаны дальнего плавания Е. Д. Бессмертный, В. Т. Войтенко, А. Е. Миронов, Н. Е. Зеленский, Н. В. Арсентьев, Н. И. Шаш. В годы ежовщины капитан Арсентьев, прекрасно знавший английский язык, был осужден по 58-й статье и расстрелян. Во время войны капитана

Шаша осудили по этой же статье на десять лет тюремного заключения и ссылку в Забайкалье. На Камчатке он появился после отбытия срока, будучи уже тяжело больным. Руководство Тралфлота дало ему возможность заработать пенсию на плавмастерской «Фреза». Долгие годы на «Ительмене» трудился один из лучших старших механиков флота В. П. Лабут. Имя «Ительмена» позже было присвоено одному из БМРТ «Океанрыбфлота».

МОРСКАЯ СПЛОТКА

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

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

В 1943 г. я учился в седьмом классе в школе им. Л. Н. Толстого и жил в поселке на Восьмом километре. Ввиду того, что в зимнее время ходить пешком в школу в центре города было затруднительно, нам отвели помещение под интернат. Поскольку здесь осталось еще одно место, комендант интерната подселял к нам постояльцев — приезжавших для представления отчетов в АКО бухгалтеров, плановиков и других специалистов с побережья. Как-то раз очередным постояльцем стал необычный, очень приветливый человек. После знакомства мы узнали, что это капитан дальнего плавания Александр Осипович Милютин — начальник морской сплотки в Усть-Камчатске. В свое время Милютин работал капитаном на грузопассажирских судах в Добровольном флоте. Александр Осипович прекрасно знал английский язык: в дореволюционное время судоводитель, не говоривший по-английски, не мог получить диплом капитана дальнего плавания.

Летом 1935 г. предприняли попытку доставить плот-сигару из Усть-Камчатска в Петропавловск. Но, по русской поговорке, первый блин оказался комом. Недостаточно скрепленный плот по дороге развалился. К разбору аварии привлекли работников НКВД. Время тогда было страш-

ное, высказывалось предположение, что к этому приложили руку «вредительские элементы». Правда, на этот раз все обошлось благополучно.

В 1937 г. снова пытались прибуксировать плот в Петропавловск. 7 сентября буксир «Кит» взял сигару объемом 1 260 кубометров в Усть-Камчатске. 10 сентября ее благополучно доставили в Петропавловск. Командовал буксиром «Кит» капитан дальнего плавания Павел Матвеевич Иванов. Впоследствии он одним из первых в АКОФлоте на пароходе «Чапаев» пошел на ремонт в США, в Сан-Франциско.

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

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

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

Наступила зима. В Петропавловске я встретил приехавшего из Усть-Камчатска бухгалтера Якова Ивановича Курчанова, большого друга Милютина. Спросил, как поживает Александр Осипович, и получил неожиданный ответ: «А он умер». Поинтересовавшись обстоятельствами смерти, выяснил следующее.

«Ты знаешь, что они на катере вышли в конце октября, — сказал мне Курчанов. — Погода была штормовая, и дальше мыса Кроноцкого они

пройти не могли. Вынуждены были отстаиваться под берегом в заливе Кроноцком. Так продолжалось несколько суток. Закончились продукты. В довершение всего Александр Осипович простыл. По приходе в Усть-Камчатск больного Милютин положили в поселковую больницу с неутешительным диагнозом — крупозное воспаление легких. А болезнь эта коварная. Неожиданно через несколько дней он скончался. Похоронили его с почестями. В память о нем назвали его именем катер — «Капитан Милютин». Вот так и закончил свои дни Александр Осипович Милютин, капитан дальнего плавания, руководитель первой морской сплотки на Камчатке.

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

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

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

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

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

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

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

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

Необходимо указать на то, что идея организации морской слотки леса в Усть-Камчатске зародилась еще несколько лет тому назад. Инициатором ее был бывший капитан, сотрудник Усть-Камчатской базы АКОтехснаба Милютин А. И. Формировались плоты в сигары в колыбелях. Крепление сигар заключалось в прокладке центрального лежа с усами и установке поперечных обвязок.

В общем, при всей неудовлетворительности результатов внедрения морской слотки в Усть-Камчатске, опыт прошлых лет имел большое значение, заключавшееся в доказательствах принципиальной возможности перевозки леса (пиломатериала) в морских плоттах-сигарах... Конструктивно сигары имели большие недостатки,

закрывающиеся в отсутствие торцевых щитов и продольной шлаговки (бортовые, верхний и нижний лежни), закрепляемой также за торцевые щиты. Выдержать шторм силой 7—8 баллов эти плоты не могли...

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

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

ПОСЛЕДНИЙ СТАЛЬНОЙ ВЕТЕРАН

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

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

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

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

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

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

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

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

Полтора года Александр Игнатьевич провел в тюрьме. После освобождения он приехал в Москву и был вызван к наркому рыбной промышленности Александру Акимовичу Ишкову. Зная, что произошло

с Дудником, нарком просил капитана отдохнуть на курорте, а потом со свежими силами приступить к выполнению нового ответственного задания. Теперь ему поручалось перегнать на Камчатку недавно купленное судно «Анатолий Серов», погрузить и привезти во Владивосток шесть паровых котлов для рефрижератора «Пищевая индустрия», а еще по просьбе Дальстроя доставить в Николаевск-на-Амуре четыре рейдовых буксира. «На Вашей кандидатуре наркомат остановился потому, что уверен, что Вы с этой задачей справитесь, — сказал Ишков. — Ведь опыт работы во льдах у Вас есть, да еще с такими известными капитанами, как Павел Георгиевич Миловзоров».

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

Караван начал движение из бухты Белужьей 10 августа 1940 г. Капитан ледокола «Ленин» ознакомил командный состав экспедиции с ледовой обстановкой. Здесь и произошло знакомство двух знаменитых моряков — Александра Игнатьевича Дудника и Карла Павловича Эгги, командовавшего «Лениным». Снова им пришлось встретиться в Петропавловске в 1950 г., где Карл Павлович зарабатывал пенсию на парусно-моторной шхуне Камчатрыбфлота «Медуза».

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

В Петропавловске А. И. Дудник доложил руководству АКО о выполнении рейсового задания. Затем, по приходе во Владивосток, был получен приказ наркома А. А. Ишкова, гласивший, что «за успешное проведение пароходом “Анатолий Серов” арктического рейса из Мурманска во Владивосток и проявленные при этом экипажем настойчивость и энергию наградить знаком “Отличник соцсоревнования Наркомрыбпрома СССР” капитана А. И. Дудника с выдачей премии в размере четырехмесячного оклада». Таким же знаком и окладом за два месяца награждались помполит Ф. С. Гуркин, старший

механик С. А. Хвастунов. Знак «отличника» получили все штурманы, механик, радисты, боцман, три матроса, два машиниста, кочегар, пекарь. «Похвальную грамоту стахановца в борьбе за изобилие рыбных продуктов» вручили одиннадцати членам экипажа. Кроме того, Совнарком СССР 23 ноября 1940 г. выделил в распоряжение капитана Дудника сорок две тысячи рублей для премирования экипажа — это уже за перегон подводной лодки.

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

В марте 1943 г. пароход получил распоряжение АКО идти в США для проведения ремонта и доставки военного груза на родину. Сразу же вышли в рейс. На переходе жгли низкосортный малокалорийный уголь. Расход его, по сравнению с сахалинским, был вдвое больше, а скорость хода упала. Судно шло без огней ввиду большой опасности встречи с подводными лодками. По пути зашло в Датч-Харбор, где его быстро поставили к угольному причалу и дали хорошего высококалорийного топлива. Вскоре пароход пришел в Сан-Франциско — один из крупнейших портов мира. На ремонтной верфи на судно установили зенитные автоматы «Эрликон» на крыльях мостика, а на корме — четырехдюймовую пушку. Часть команды выезжала на полигоны, где училась стрелять по воздушной цели — «колбасе» и по надводной мишени.

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

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

В 1948 г. в командование пароходом вступил Илья Иосифович Баклаг. На «Серов» он пришел в 1940 г. после окончания Владивостокского моррyбтехникума. Прекрасно знал английский язык, великолепно

разбирался в радиотехнике. Начинал с третьего помощника капитана, а проработал на этом пароходе до 1975 г., всего тридцать пять лет! Еще один ветеран «Серова» — старший механик Дмитрий Романович Винтовкин — трудился на этом судне двадцать пять лет.

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

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

Вот такая интересная биография у одного из самых старых судов Камчатки. Надо бы с почетом, торжественно проводить этот пароход в последний путь, как провожали в свое время китобазу «Алеут» и пароход «Петропавловск» Сахалинрыбпрома. Что скажут на это ветераны флота?

О «КАШАЛОТЕ» И УГЛЕ

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

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

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

Когда «Кашалот» проходил Первый Курильский пролив, мы узнали о том, что Японии объявлена война. Возвратиться в Петропавловск уже не было возможности, и капитан Григорий Трофимович Лен-

ский повел судно не в Магадан, как гласило указание руководства флота, а в устье Амура. Риск, конечно, был велик. Но японцы, к нашему счастью, активных действий не предпринимали, что позволило нам благополучно завершить рейс. Пришли мы в Комсомольск-на-Амуре, встали к пристани Дземги.

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

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

Во время стоянки по различным причинам часть экипажа списали, образовался некомплект штата. Желающих поступить на работу на судно было много. Но мешало одно обстоятельство: по указу от 26 июня 1940 г. перемена места работы была запрещена. Капитан и старший механик ходили «утращать» этот вопрос в управление авиационного завода. Вскоре несколько новых членов экипажа влились в наш коллектив.

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

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

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

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

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

— Я очень серьезно заболел. Во время вахты встал под вентилятор, уставший и вспотевший. Меня прохватило холодным воздухом. Ходили мы около трех месяцев. Врача на судне не было. На рыбокомбинаты меня высадить даже и не пытались. Какое там лечение! А по приходе в порт сразу пошел в больницу. Но было уже поздно — началось заболевание легких. Сейчас прохожу лечение. Но, судя по всему, мало помогает. Да и питание плохое, сам знаешь, карточная система...

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

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

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

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

В 1947 г. на пароходе «Сима» работал старшим механиком Петр Степанович Колесников, старый моряк, до революции трудившийся в Доб-

ровольном флоте. Он рассказывал, что этот флот закупал только высококалорийный мытый уголь, так называемый «орешек». «Я на ходу судна должен был обеспечить его скорость, — рассказывал он, — а на плохом угле я этого сделать не мог. Поэтому я от плохого угля отказывался, как умел. Работа на плохом угле, а особенно зимой, превращалась в настоящую каторгу». Нужно еще иметь в виду и плохое питание, когда у кочегара не хватало сил шуровать у котла.

До Великой Отечественной войны самый старый торговый флот был у греков и у нас. Греки, чтобы на якорной стоянке не гонять пародинамо и не расходовать топливо, пользовались керосиновыми лампами. Такие висячие лампы на медных цепочках в кардановом подвесе мы еще застали на старых пароходах «Барнаул» и «Рылеев». Они были установлены в кают-компаниях, столовой команды и каютах. Но после войны те же греки даже суда на жидком топливе типа «Либерти» перевели на дизельные установки «Зульцер». За счет замены паровых котлов и машин увеличилась скорость хода и грузоподъемность, улучшились условия труда, расширились жилые помещения.

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

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

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

НА РОДИНУ, В ЛАГЕРЯ...

В состав Дальневосточного государственного морского пароходства входил пароход «Ильич». Раньше он назывался «Император Николай II», потом «Вече». Это пассажирское судно имело весьма

солидный возраст — шестьдесят лет. Оно перевозило пассажиров из Владивостока на Камчатку и по Приморской линии. В марте или апреле 1945 г. «Ильич» отправили на ремонт в США, в Портленд. Ремонт должен был стать капитальным, со сменой паровых котлов. Для этого в борту сделали вырезы. Спустя полмесяца после начала работ судно неожиданно затонуло, при этом погибла одна буфетчица. Наши источники утверждали, что это была диверсия. Но в это верится с трудом: уж слишком старый был пароход, и никакой ценности, естественно, он не представлял.

Очевидно, чувствуя свою вину, американцы в счет ленд-лиза выделили СССР два грузопассажирских парохода — «Урал» и «Михаил Ломоносов». Они вскоре пришли в Петропавловск, если можно так сказать, транзитными пассажирами. На борту «Урала» находились 1 179 человек, примерно столько же и на «Михаиле Ломоносове». В это время Охотское море и пролив Лаперуза были забиты льдом. Суда попытались было пройти в Японское море, но сделать этого не смогли. Ледокол «Каганович», выделенный для проводки, был маломощным, а других ледоколов, более подходящих, не имелось. Вот и стояли пароходы в Ковше, выходя на рейд, чтобы взять воду в ручье в Сероглазке.

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

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

И люди поверили. Но все получилось иначе. Всем известно, что узники фашистских лагерей получали помощь за счет Красного Креста. Красный Крест обратился к Сталину и Мехлис, чтобы те выделили средства для помощи своим пленным. На это Мехлис ответил, что у нас

военнопленных нет, а есть предатели. Такой жестокости по отношению к своим соотечественникам мир не знал. Эта иезуитская система просуществовала то тех пор, пока не умерли ее творцы.

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

НАСТОЯЩИЕ ХОЗЯЕВА

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

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

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

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

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

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

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

Город был застроен частными домами, не отличавшимися большими размерами. В них имелось много комнат, стены снаружи ограждались галереями. В комнатах японцы поддерживали прохладу и спали под очень толстыми стегаными одеялами.

В 1946 г. наши суда ходили на Сахалин за углем и лесом. Поскольку на камчатских судах недоставало картофеля и других овощей, волевым решением нам приходилось выменивать у японцев овощи на соленую рыбу. Овощей и картофеля в их деревушках было много, причем великолепного качества.

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

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

Весной, как правило, дойные коровы висели от бескормицы на подвесках — не хватало сена и комбикорма. Удивительно, как они вообще доились. При японцах действовала недорогая и очень простая осушительная система — каналы примерно метровой глубины, по бокам которых вбивали колья, переплетенные тальниковыми прутьями. Таким

образом, земля со стенок канав не осыпалась. Но после ухода японцев канавы не чистились (хотя, казалось бы, чего проще!), и долина заболотилась. Сбирать скошенную и подсохшую траву стало невозможно. Трактор, выделенный для того, чтобы свозить сено, по болоту передвигаться не мог...

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

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

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

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

Железную дорогу японцы проложили почти до самой советской границы, не доходя километров десяти. Кажется, это место называлось Ильинск. Рельсы для укладки были готовы и сложены в большие

штабеля. Для мостов через речки уже соорудили опоры. Но хотя шел 1961 г., к прокладке дороги так и не приступили. Очевидно, не доходили руки. Лес, по сути дела, на Сахалине вырубил. В полете над островом видел собственными глазами вместо леса сплошные пни...

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

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

СНЯЛИ С МЕЛИ И РАСТАЩИЛИ

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

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

С довоенного времени на Камчатке, в Ключах, успешно работала судостроительная верфь. Она поставляла для нужд рыбной промышленности большое количество кунгасов и речных барж. Строила верфь также катера и кавасаки для промысла трески крючковыми снастями.

В АКО для руководства этими работами имелся отдел, которым руководил инженер-кораблестроитель Василий Васильевич Гриб. К концу войны он спроектировал три двухмачтовых парусно-моторные шхуны

грузоподъемностью двести тонн с бермудским (косым) парусным вооружением. Брашпиль и грузовые лебедки электрические, главный двигатель — дизель мощностью 200 л. с. Заказ на их постройку разместили на верфи в порту Пиленга на Сахалине. Шхуны должны были развозить по рыбокомбинатам путинный груз.

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

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

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

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

И полетели недели, годы... Со шхун начали тащить лес. Через некоторое время остались одни корпуса, а спустя несколько лет и они представляли собой жалкое зрелище. Потом их местные жители стали пилить на дрова. Затем суда списали, и все вздохнули свободно. Спустя некоторое время про шхуны забыли, как будто их и не было вовсе. Типично российская картина. А ведь в свое время за их спасение А. И. Дудник и его команда были награждены солидной премией.

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

КАК ПОПРАВИЛИ ТОВАРИЩА СТАЛИНА

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

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

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

В то время на судах изучали «Краткий курс истории ВКП(б)». Занятия проводились раз в две недели, их ход отражался в соответствующих документах по установленной форме. Занятия, как правило, вел помполит. На них частенько присутствовали и инструкторы из политотдела. Организовывались еще и показательные занятия. Но надо откровенно сказать, что особенного рвения к изучению этого предмета моряки не проявляли. Сказывалась усталость всего населения, накопленная за годы войны, да и ощутимого улучшения жизни не наступало.

Суда стояли в ожидании ремонта, и от скуки Григорий Трофимович и Василий Иванович решили заняться делом. А оно заключалось в следующем. Поскольку история партии изучалась трудновато, они решили

написать пособие для ее лучшего усвоения. Сказано — сделано. Работа закипела. Работали они, надо сказать, над этим пособием, как одержимые, и в скором времени уже наняли секретаря-машинистку. Все это, естественно, за свой счет. Работу над пособием ни Григорий Трофимович, ни Василий Иванович не скрывали. Напротив, они каждому интересующемуся объясняли всю ее сущность и важность.

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

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

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

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

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

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

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

ВОТ ТАКОЙ «ХЕРСОНЕС»...

Танкер «Херсонес» построили в Германии в 1937 г. для бункеровки подводных лодок. Судно имело грузоподъемность тысячу тонн и по величине являлось вторым в Камчатрыбфлоте после танкера «Максим Горький». Мощность его машины составляла 1 100 л. с. Танкер имел конструктивные особенности: три балансирных руля и ручной рулевой привод, как у СРТ и транспортно-холодильных судов. Эхолот включал две пары вибраторов, одну установили в носовой части судна, другую — в кормовой. Имелся радиопеленгатор. Скорость танкер развивал до одиннадцати миль в час — по тому времени неплохо.

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

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

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

Зима 1947—1948 гг. отличалась лютыми морозами и сильным ветром. В ремонт нас поставили в бухту Диомид на верфь Приморрыбпрома. Рядом с нашим бортом стоял «Машук».

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

К маю 1948 г. работы подходили к концу. Судно приобрело опрятный внешний вид, мачты и надстройки засверкали свежей краской. Шло негласное соревнование с «Машуком» — кто быстрее выйдет в рейс.

Но тут в судьбе танкера «Херсонес» злую шутку сыграли следующие обстоятельства. Во Владивосток для решения вопросов судоремонта нескольких рыбацких контор (Камчатрыбфлота, Амуррыбпрома, Приморрыбпрома, Крабтреста, Сахалинрыбпрома и Китозвертреста) прибыла группа из Министерства рыбной промышленности. Ею руководил Семен Гинер (С. Г. Гинер в 1930-х гг. возглавлял Морской отдел Владивостокской конторы АКО и Морское агентство АКОфлота. После войны — начальник моргентства Тралфлота и Камчатрыбпрома во Владивостоке. Умер в мае 1966 г. — *Ред.*).

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

Надо отдать должное механикам «Машука» — это были люди настырные, дело знающие. Ни на какие уговоры работников группы министерства не поддавались. Они проводили испытания главного двигателя

на швартовах. Выявленную неисправность устраняли сразу же. Как результат — «Машук» после примерно четырех-пяти дней швартовых испытаний был предъявлен инспекции Регистра, успешно прошел и ходовые испытания. После получения документов на годность к плаванию танкер вышел в море.

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

Ходовые испытания закончились быстро. Вышли в море. Группа министерства бодро отрапортовала. Но тут от перегрева главного двигателя в цилиндре образовалась трещина, и вода из зарубашечного пространства стала попадать в цилиндр. Двигатель остановили. Подошедший из порта буксир снова поставил нас к стенке завода для ликвидации аварии.

Созданная комиссия усмотрела вину старшего механика. Через несколько дней новым старшим механиком назначили Василия Моисеевича Рядченко, имевшего первый разряд и большой опыт работы.

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

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

ПЛЕННЫЕ ЯПОНЦЫ

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

Время это запомнилось чувством постоянного сосущего голода. Мне приходилось стоять вахту со старшим помощником капита-

на с четырех до восьми часов утра. Рано утром разжигалась камбузная плита. Моим напарником был Кеша Альков — матрос второго класса. Мы заранее готовили для повара дощечки для розжига камбузной плиты. За эту услугу получали из рук судового повара Марии Васильевны сухарь черного хлеба. Честно делили его на двоих. Через пару минут раздавалось дружное хрумканье. Кажется, счастливей этих минут в жизни не было!

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

В Усть-Камчатске действовал один из крупнейших рыбокомбинатов. Бесперывным потоком с неводов на рыбоконсервный завод шли кунгасы с рыбой. Ее обработкой занималось все население, начиная со школьников. На заводе находилась работа всем. На улицах не было видно празднующихся людей. За прогулы строго судили. Кроме того, в Ключах на полную мощность работали Ключевской лесокомбинат и верфь. На этой верфи строились катера и кунгасы. Выпускалось большое количество ящичной и бочечной клепки для тарировки рыбопродукции. Ящичная клепка представляла собой стянутый с двух концов неширокими стальными полосами (наподобие бочечных обручей) ящик весом пятьдесят килограммов. Груз был тяжелый, при переноске своими острыми гранями врезался в плечо, причиняя боль.

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

Команда японцев относилась друг к другу дружелюбно. Не было между ними споров, не наблюдалось и злорадства простых матросов по отношению к вышестоящим членам команды. Все оказались в равных условиях, сохраняя обычное уважение к старшим по возрасту и должности. Погрузка была организована на редкость четко и разумно. Никто не работал больше или меньше другого. Поражало, что

груз очень плотно укладывался в штабель. Ящик летел с плеча и как будто прилипал к другим без просвета между ними. Кстати, за счет такой плотной укладки «Сима» на этот раз взяла груза процентов на пятнадцать больше обычного.

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

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

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

АВАРИЯ «ЯКУТА»

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

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

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

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

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

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

прожектора вахтенный штурман «Якута» принял за проблески маяка Лопатка. Видимость была переменная, густой туман налегал полосами. А тут еще наступила ночь и крошечная тьма.

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

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

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

Все шло до этого рокового стечения обстоятельств благополучно, а тут завязалось следственное дело. Но начальство в лице начальника Камчатрыбфлота П. Д. Киселева, начальника Главкамчатрыбпрома К. Н. Кулаженко и начальника аварийной инспекции светлой памяти И. В. Апенкина, надо отдать им должное, не захотело губить молодого парня. Оно сделало все возможное, чтобы не доводить дело до суда.

Объявили капитану строгий выговор, а когда его собрались привлечь к суду, сказали: «Мы ведь его уже наказали, а дважды привлекать к ответственности за одно правонарушение по закону нельзя». Прокуратура была, конечно, крайне недовольна. Ведь тут «светила» тюрьма сроком не один год. Но все обошлось, до суда дело так и не дошло к великому удовольствию флотской общественности. В дальнейшем этот капитан стал начальником Камчатрыбфлота и долго, до самой пенсии плодотворно работал в системе Камчатрыбпрома.

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

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

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

... Вот такая история. Надо сказать, что жертвами коварного Первого Курильского пролива в разное время становились различные корабли. Кроме «Якута», там потерпели аварию танкер «Мариуполь» в 1942 г., средний рыболовный траулер Тралфлота в 1954 г. и другие. А радист с «Якута» Саша Ражев, который во время этой аварии держал связь с радиоцентром, как-то рассказывал мне, что буквально минут через пять после посадки на камни сильным порывом ветра отнесло в сторону полосу тумана, и все увидели прямо перед собой маяк Лопатка. Какие-то несколько минут...

«КРАБ», «ЯНТАРЬ» И ДРУГИЕ

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

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

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

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

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

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

Нашу шхуну в конце сентября загрузили цементом и послали в Кировский рыбокомбинат. До первой декады октября выгружаться из-за

непогоды мы не могли. 12 октября задул северо-восточный ветер силой до десяти баллов. Порвало якорную цепь. Начался снегопад. Судно потащило к берегу. Командовал им капитан Филипп Спиридонович Кошчев. В этой ситуации ничего не оставалось делать, как лечь курсом на зюйд-вест и постараться как можно дальше отойти от берега. Видя наше бедственное положение, управление флота прислало радиogramму с приказом следовать в порт. Примерно 15 октября мы прибыли в Петропавловск. Цемент выгрузили, а судно поставили на зимовку.

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

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

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

Здесь, я думаю, уместен вопрос: а чем вызвано возвращение людей к парусу? Эпоха парусного флота безвозвратно ушла в прошлое. Как говорил преподаватель морской практики мореходного училища незабвенной памяти Яков Яковлевич Шапошников, парусный флот умер и больше не возродится. На примере этих шхун люди убедились в том, что вместо хорошего современного корабля создали монстра. Особенно угнетали судоводителей маломощность машины и низкая скорость.

Действительно, возвращение к парусу было более чем странным. Вразумительный ответ на этот вопрос получить трудно, да и, кажется, невозможно. Многое в жизни у нас было сделано так, как не надо было бы делать...

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

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

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

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

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

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

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

Одним из лучших парусников — «Жемчугом» — руководил Михаил Андреевич Васильев. Впоследствии он был капитаном морского рыбного порта. Хорошо работал на шхунах и капитан Федор Прокопьевич Ужвенко. Был он очень аккуратным, дело знал хорошо, пользовался

заслуженным авторитетом и уважением. Замечательными тружениками были Филипп Спиридонович Кошечев и Валерий Федорович Попов. Имелись и замечательные старшие механики — Юрий Константинович Архипов, Владимир Дмитриев, Николай Чернов. Почти все они окончили сначала учебно-курсовой комбинат, а впоследствии заочное отделение среднего мореходного училища.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

СОВЕТ КАПИТАНА ЭГГИ

В 1950 г. караван парусно-моторных шхун стоял на зимовке в Ковше рыбного порта. Шхуну «Медуза» командовал капитан дальнего плавания Карл Павлович Эгги. Да-да, читатель, я не ошибся. Тот самый знаменитый капитан Эгги, который командовал ледоколом «Красин» в 1928 г. во время спасения дирижабля «Италия» под командованием генерала Умберто Нобиле. Об этом событии сняты кинофильмы, написаны книги. Многим памятен фильм «Красная палатка». За этот подвиг во льдах Арктики Карла Павловича наградили орденом Трудового Красного Знамени. Итальянское правительство установило ему пожизненную пенсию, но получал ли он ее и в каком размере, я не знаю. Так что легендарный капитан «Красина» зарабатывал пенсию на Камчатке.

Не помню, по какой причине в штурманской рубке «Медузы», где находился Эгги, собрались несколько штурманов. В это время заглянул его старший помощник и стал возмущаться тем, что заходил в отдел снабжения, и ему там отказали в получении материальных ценностей по явно надуманной причине. В разговор вступил Карл Павлович, сказавший: «Не советую я вам ходить и ругаться с ними. Руганью вы восстановите против себя этих людей и наживете себе неприятностей. А они вам нужны?» «А что делать?» — спросил старший помощник. «Надо действовать иначе. Со мной подобный случай произошел в двадцать пятом году. Был я капитаном буксира и стоял в Ленинграде. Мой старпом ходил

к начальнику порта с заявкой на выписку пожарных шлангов, но получал отказы, порой в грубой форме. Тогда я ему сказал: “Не наживай себе врагов. Это к добру не приведет. Заведи разносную книгу, внеси в нее заявку и иди к секретарю. Вручи эту заявку, и пусть секретарь распишется в книге. Она обязана эту заявку передать начальнику порта”.

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

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

Завязалось «судное дело». В работу включилась транспортная прокуратура, служба безопасности мореплавания и много других комиссий. Буксиром в то время командовал Яков Петрович Кудашов. Встретил я его как-то раз после вызова в транспортную прокуратуру. Вот что он рассказал мне: «Ведь мы давали заявки на обеспечение нас шлангами. Но почему их тогда не получили, не знаю. Старпом ушел в отпуск, я в бумагах рылся — не мог найти. Но помню, он мне объяснил, что их не дали ввиду отсутствия таковых на складе. Ну, а прокурор долго разговаривать не стал. Сказал коротко: “Если докажете, что шлангов нет по уважительной причине, пройдете на суде как свидетель, не докажете — сядете на скамью подсудимых. А скамья эта длинная, всем места хватит”. Прокурор оказался мужиком с юмором».

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

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

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

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

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

Чем еще можно дополнить этот рассказ? Легендарный капитан Карл Павлович Эгги, вписавший одну из ярких страниц в историю советского мореплавания, заработав пенсию, в 1953 г. покинул Камчатку и переехал к себе в Ленинград. На пенсии прожил около двух лет. Сказались полярные плавания, ленинградская блокада и другие житейские невзгоды. В 1955 г. Карл Павлович скончался, прожив шестьдесят два года.

КОРОЛЕВСКИЙ ФЛОТ

Закончилась Вторая мировая война. Перед рыбаками Камчатки, Приморья и Сахалина встали новые задачи. В стране недоставало продуктов питания, поэтому большие надежды возлагались на рыбную промышленность. Дальний Восток и Камчатка могли внести заметный вклад в решение продовольственной проблемы. Но для этого надо было тоже сделать немало. Так, для завоза материально-технического снабжения, угля, соли, топлива следовало иметь хорошие транспортные суда.

Камчатрыбфлот же морально устарел. Его пароходы, построенные, в основном, в 1918—1920 гг., хоть и были в годы войны капитально отремонтированы в Канаде и США, но снова требовали основательного ремонта. С поверженной Германии взять было нечего. Трофейные пароходы, такие, как «Рылеев», «Барнаул» — ценности не представляли. Построили их в 1918 и 1920 гг., работали они на угле. Корпуса этих судов были изъедены ржавчиной. Например, на пароходе «Барнаул» при обколке на палубе льда лом пробил палубу и упал в трюм. Строить для нас флот немцев заставить было нельзя: германские судостроительные заводы лежали в руинах. Кроме того, надо иметь в виду, что собрать корпус парохода — это еще не все. Нужно построить для него и машину. А еще требуются электронavigационные приборы.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Среди моряков того времени парусно-моторные шхуны называли не иначе, как «Королевский флот». Проработали эти суда сравнительно немного. В начале 1960-х их почти все списали. Остается только горько сожалеть, что не оставили ни одной баркентины на память о том времени, да и вообще, как память об эпохе парусного флота. Но уже ничего не вернешь. Не так уж много осталось и людей, кому пришлось работать на этих судах. Время берет свое...

РОКОВОЙ ПАРОХОД

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

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

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

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

Все произошло согласно русской пословице: «Где тонко, там и рвется». К вечеру начал усиливаться штормовой ветер от норд-веста. Пустое, как барабан, судно стало дрейфовать к берегу. Но беда, как правило, не приходит одна. Надо было сниматься с якоря. При выборке якоря

на зыби вышел из строя брашпиль. Кое-как, с большим трудом якорь все-таки подняли. Но теперь судну угрожала новая напасть. Оно не могло вывернуться против ветра, его положило лагом к волне. Отойти удалось только задним ходом, да и то благодаря большому опыту Алексея Андреевича. Пройдя примерно около мили, он сумел положить руль право на борт и лечь курсом примерно 225 градусов на зюйд-вест. Известив о случившемся руководство, Гринько доложил, что в связи со сложившимися обстоятельствами рейс продолжать не может. Необходим буксир и следование в порт.

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

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

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

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

Я дал команду обрубить буксир. Поскольку зубило и кувалда были заранее приготовлены, то боцман это быстро выполнил. По инерции «Сима» подошла к правому борту «Луги», и мы увидели, что это судно

уже сидит на камнях. Я спросил в мегафон, могу ли чем-либо помочь. Но услышал в ответ, что сидят они, судя по всему, плотно, и помощь вряд ли возможна. «Луга» оказалась на камнях между Тремя Братьями и мысом Маячным в низком проливчике.

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

«Лугу» впоследствии сняли с грунта и поставили в Ковш рыбного порта. Ее стали готовить для буксировки во Владивосток. Работа эта была трудоемкая и заняла много времени.

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

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

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

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

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

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

Вечная память вам, труженики моря!

КАК СГОРЕЛ «ЯКУТ»

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

Пассажирских мест на судне нет, так как «Якут» — грузовое судно.

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

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

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

Заслуга в том, что на «Якуте» имелись хорошее жилье и прекрасные грузовые лебедки, принадлежит Павлу Дмитриевичу Киселеву. Он вступил в командование «Якутом», будучи молодым капитаном, в 1941 г. Работал на нем до конца Великой Отечественной войны. Совершил три рейса в США и Канаду. Первым рейсом вышел на ремонт в Сан-Франциско из Владивостока зимой 1941 г., еще до начала войны.

Там на судно и поставили спаренные грузовые лебедки, радиопеленгатор, эхолот Хьюза и механический лот Томсона.

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

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

При отвратительном питании, тяжелых условиях работы и плавания наш пароход был более похож на самую настоящую плавучую тюрьму, а мы — на арестантов. И это в то время, когда вся Европа уже забыла карточную систему и недостаток продовольствия.

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

Команде «Орочона» было об этом доложено и сказано, что наше правительство не может согласиться с таким условием. «Почему мы должны мириться с тем, что на нашей земле кто-то будет хозяйничать?! Как вы смотрите на это?» — вопрошал политоратор. И решение, естественно, было принято такое: нам эта помощь не нужна, мы обойдемся без нее. В общем: «Решение правительства одобрить!» Собрание оформили соответствующим протоколом, и В. И. Николаев увез его в управ-

ление флота. И в этот раз реальное, по-настоящему бедственное положение не стыковалось с политикой...

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

Пришли в бухту Провидения в конце сентября, взяли бункер. Нас удивило, зачем сюда привезли столько военных, ведь война давно закончилась, и здесь людей бросили на выживание. На этот вопрос нам ответил один офицер: «Плохо соображаете, моряки. Это трамплин для прыжка на Аляску!»

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

Поскольку команде выгружать судно было тяжело, то капитан договорился с конвоем для ускорения работ привлечь заключенных. За это с рыбокомбинатов получали деньги и выдавали из «зэкам».

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

То, что заключенные мерзнут в совершенно не отапливаемом трюме и страдают еще несколько семей, ютящихся в кормовой надстройке, высокое начальство не беспокоило. Но, слава Богу, погода нам благоприятствовала. Погрузку в Корфе мы быстро закончили и под проводкой «Кашалота» в середине декабря пришли в родной порт. Указание

было выполнено, а вот положение каких-то заключенных и вербованных... Разве это кого-то должно волновать?

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

В 1968 г. «Якут» стоял в ремонте на судоверфи. Кочегар В. Капустин решил наполнить бензином свою зажигалку. Наливал его из пол-литровой бутылки и, естественно, разлил на столе. Потом решил попробовать, как действует его «агрегат». Чиркнул. Вспыхнуло пламя, и пароход загорелся как факел. Погибли несколько человек. Началось «судное дело». Капустин получил два года тюрьмы, как прямой виновник происшедшего (отсидел он, правда, после суда всего месяца два-три, вышел по амнистии и снова вернулся на флот). Капитана Л. И. Кужеля от ответственности освободили, приняв во внимание его стаж работы во флоте (с 1929 г.) и награды — орден Трудового Красного Знамени, грамоту Верховного Совета СССР и ряд других наград и поощрений.

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

ОССОРСКАЯ АНОМАЛИЯ

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

После съемки с якоря столкнулись с очень интересным явлением. У главного и путевого магнитных компасов девиация, то есть отклонение магнитной стрелки компаса от меридиана, доходила до тридцати градусов по сравнению с табличной. Объяснить такое расхождение мы ничем не могли. Когда вышли из бухты Оссоры и прошли северную часть Карагинского острова, капитан А. А. Чеков определил поправки главного компаса по солнцу на нескольких курсах. Надо сказать, что в то время гирокомпасы на транспортных судах еще не устанавлива-

лись. После этого Александр Александрович составил таблицу девиации. На некоторых курсах она достигала тридцати градусов.

До самого прихода в бухту Провидения определять место судна приходилось, в основном, по двум углам трех предметов, как самому точному способу определения в навигации. Девиатор в бухте Провидения уничтожил девиацию и определил остаточную. Мы его спросили, что же могло произойти с компасом. Он ничего вразумительного ответить не смог.

Прошел еще год. В 1949 г. бывший старпом с «Якута» Павел Матвеевич Кузьмин работал капитаном на гафельной шхуне «Звезда», и летом ему приходилось заходить в Оссору. В Петропавловске при встрече я спросил его, как вели себя компасы после стоянки в Оссоре. «Точно так же, как и на “Якуте”, — ответил он. — Да тут еще туманы, видимости нет (радиопеленгаторы и эхолоты на шхунах в то время отсутствовали. — *Авт.*). В общем, добрался я до Петропавловска с великим трудом. На мое счастье, улучшилась видимость, и я увидел берег».

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

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

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

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

Надо сказать, что в последние годы обслуживание флота в этом отношении намного улучшилось. Каждое лето специалисты-девиато-

ры выезжают по западному и восточному побережьям Камчатки и производят ремонт компасов, а также уничтожают и определяют остаточную девиацию.

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

КАК ПАРОХОД ВМЕСТО ОССОРЫ ОКАЗАЛСЯ В КАРАГЕ

Как известно, для того, чтобы провести корабль из одного порта в другой, надо хорошо разбираться в науке кораблевождения — навигации. Нужны и навигационные приборы, помогающие судоводителям. Я хорошо помню, что в конце войны суда были оснащены, по сути дела, только магнитными компасами. И это были не катера, а довольно крупные пароходы грузоподъемностью несколько тысяч тонн.

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

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

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

А вот другая история. Летом 1951 г. пароход «Хабаровск» вышел с грузом и пассажирами на Западную Камчатку. При подходе к Первому Курильскому проливу его накрыл густой туман. Приняли решение лечь в дрейф и ждать улучшения погоды. Но в проливе действуют очень сильные приливно-отливные течения. Прошло несколько часов. На судне имелся радиопеленгатор. При смене вахт штурман взял радиопеленги мысов Лопатка и Курбатов. К великому изумлению штурмана место

легло в Охотском море. Оказалось, что судно сюда вынесло сильным течением. По приходе в порт состоялось разбирательство, в результате которого капитана сняли с должности.

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

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

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

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

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

Приходившие с перегона из Балтийского моря парусно-моторные шхуны и другие суда покупали в Америке карты Авачинской губы и побережья без всяких ограничений. Стоявшие во время войны в США на ремонте пароходы тоже снабжались американскими картами отличного качества. Выходит, что американцы, да и любой другой моряк могли свободно купить их. А для нас это было недоступно. К тому же по прошествии времени карты забирали в контору и назад не возвращали. Вот такая засекреченность...

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

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

КУНГАСНИКИ

Ноябрь 1948 г. Пароход «Якут» в бухте Южной Глубокой выгружает уголь в кунгасы. Кунгас — это деревянное плавучее сооружение грузоподъемностью десять-пятнадцать тонн. Водит его на буксире катер.

Экипаж состоит из двух матросов-кунгасников. В носовой части расположен кубрик, где эти матросы живут. В кубрике имеется камелек, отапливаемый углем. Здесь же расположены два лежак, чтобы отдохнуть. Жилье освещалось при помощи свечи или керосиновой лампы. Пищу себе кунгасники варили на этом же камельке.

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

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

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

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

ВОРЫ С «ЯКУТА» ПОГУБИЛИ СЕМЬЮ

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

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

Обращал на себя внимание высокий симпатичный парень лет двадцати трех. Будучи на оккупированной территории, пошел на службу в полицию. Получил поддельные документы. А когда пришли наши войска, его забрали в армию — парень молодой, физически хорошо подготовлен. Отправили служить на Чукотку. Лишь потом, когда особыты проверяли личные дела военнослужащих, всплыли эти факты. Итог — срок двадцать лет за пособничество врагу.

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

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

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

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

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

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

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

— Документы есть?

— Нет. Они находятся у третьего помощника.

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

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

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

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

— В 1948 г., осенью, нашей спокойной жизни и благополучию пришел конец, — рассказывала Нина Васильевна. — Муж мой был человек честный. Но, по русской пословице, от тюрьмы и от сумы не зарекайся. В одну из октябрьских ночей магазин обворовали. Причем так чисто сработали, что комар носа не подточит. Пломбу на замке оставили целой, из магазина взяли только деньги и больше ничего. Сейфа никакого не было, а деньги хранились в ящике из-под папирос. Прибывший следователь пришел к одному-единственному выводу: деньги присвоил мой муж. По этой статье он и отвечал в суде. Весной 1949 г. в Корфе его осудили на пять лет, отправили отбывать срок в Петропавловск. В начале июня на попутном пароходе с семейством добралась сюда и я. Морвокзала в то время не имелось. Было место, похожее на цыганский табор. Там находилось множество приехавших с побережья и ожидавших пассажирского судна. Добрые люди посоветовали мне поискать работу в воинской части. Устроилась прачкой, дали жилье — заброшенную землянку. Отремонтировали в ней печь и вставили в окнах стекла. Еще дали двух лошадей для подвозки дров и других хозяйственных надобностей, помогли посадить огород. Так и началась моя новая жизнь.

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

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

Прошло лет пять после нашей встречи с Ниной Васильевной. Я снова оказался на этом месте, узнал, что ее уже нет в живых. Запрягала лошадь, наклонилась, чтобы поправить шлею. Лошадь была молодая, норовистая, взбрыкнула и ударила ее копытом прямо в висок. Нина

Васильевна скончалась сразу. Дети остались сиротами. Старшего определили в мореходку, младших забрали ближайшие родственники.

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

«ФОРМЕННОЕ» БЕЗОБРАЗИЕ

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

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

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

Еще вводилась громоздкая система присвоения званий. Например, второй помощник капитана получал звание «лейтенант флота рыбной промышленности первого ранга». Капитан парохода, хоть и имел рабочий диплом капитана дальнего плавания, имел еще звание капитана флота рыбной промышленности третьего, второго и первого ранга соответственно (в зависимости от тоннажа судна, стажа работы в рыбной промышленности и одному Богу известных факторов). Все эти звания утверждались в управлениях флотов, главках и в обязательном порядке

в Министерстве рыбной промышленности (позже оно стало называться Министерством рыбного хозяйства).

Внедрение этой системы требовало ведения документации, переписки, наличия соответствующих служб. За проступки можно было получить приказ о понижении в звании или, наоборот, за заслуги звание повышалось: например, за самоотверженный труд на промысле или за перевыполнение плана грузоперевозок.

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

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

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

Моряк должен был носить форму всегда, особенно при посещении управления флота и других флотских контор. Работникам портнадзора даже вменялось в обязанность обращать внимание на правильность ношения формы. Дело порой доходило до анекдотов. Пришел как-то молодой третий штурман оформлять отход. Одет он был в китель явно с чужого плеча — на нем имелся нагрудный знак механика первого разряда. Поясню. При вручении диплома капитана дальнего плавания

ему одновременно вручался нагрудный знак в виде адмиралтейского якоря с секстаном, обрамленного якорной цепью. Знак этот носился на правой стороне груди. При вручении диплома механика первого разряда ему вручался нагрудный знак той же формы, но только вместо секстана изображался трехлопастный корабельный гребной винт. Так что по этим знакам было видно, что за птица перед тобой.

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

Бывали случаи и посерьезнее. В воскресенье, летом, пришел оформлять отход третий помощник капитана крупного рефрижератора Востоккрыбхолода — симпатичный молодой человек со спортивной выправкой, одетый в серый гражданский костюм. Один из дежурных портнадзирателей, Иван Андреевич Куралимов, сделал ему замечание и сказал, что они могут не принять у него документы на оформление, так как он одет не по форме. Но молодой штурман оказался парнем не робкого десятка. Он ответил просто:

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

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

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

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

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

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

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

ОБ УМНЫХ И ОТДЫХЕ

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

В те годы флот имел довольно-таки крупные транспортные суда, такие, как «Сима», бравшая на борт 3 500 тонн, «Якут», принимавший 3 100 тонн и «Эскимос» — 3 400 тонн. Эти суда грузились в рыбном порту, как правило, пять-семь суток. Но мало было просто заполнить трюмы. Когда судно загружалось полностью, принимался еще и палубный груз — различные ящики, бочки и тому подобное, а порой брали расположенные ярусами грузовые или рыбные кунгасы. После погрузки надо было задраить трюмы — закрыть их лючинами, накрыть двумя

или тремя слоями брезента, наложить шины и взять под клинья. Если на трюмный брезент не был помещен груз, то на этом месте размещали палубных пассажиров. Но людей ведь надо было еще укрыть от непогоды. Для этого на штатные места «по-походному» укладывались грузовые стрелы, а на них уже брезент. Получалось что-то наподобие цыганского шатра.

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

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

Казалось бы, чего проще — чтобы избежать опасности столкновений или посадки на грунт, надо суда задержать в порту, дать возможность экипажу пять-шесть часов отдохнуть, выспаться. Но, как правило, с мнением капитана по этому вопросу никто не считался.

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

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

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

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

Особенно я насмотрелся на эти вещи, когда работал лоцманом рыбного порта. Мне приходилось отводить суда на бункеровку к танкерам и переставлять их от причала к причалу. Например, надо взять судно с рейда в четыре утра и поставить к причалу к шести. В шесть часов судно ошвартовано, а до восьми утра у людей свободное время, которое человек не может употребить для себя с пользой. Сон нарушен, человек в течение суток сам не свой. Ведь можно же было брать судно с рейда не в четыре, а в шесть часов. Тогда как раз оно было бы ошвартовано к восьми утра.

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

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

В 1982 г. танкер, принадлежавший Находкинскому морскому пароходству, зашел в порт приписки и простоял всего двадцать шесть часов. Следовало провести много работ, экипаж был измотан, не имел нормального сна. После выхода в море вахтенный штурман заснул стоя,

и произошло столкновение со встречным судном. Возник пожар. Танкер горел целую неделю. К тушению привлекли аварийно-спасательные суда. Сгорели и танкер, и груз, был причинен очень большой материальный ущерб. Да и виновнику, видимо, не поздоровилось. Но одно можно сказать с уверенностью: если бы дали команде танкера возможность отдохнуть ночью, то столкновения не произошло.

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

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

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

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

ТРУДОВОЙ ПОДВИГ И ЧЕЛОВЕЧЕСКАЯ ПОДЛОСТЬ

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

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

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

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

В то время в рыбокомбинатах еще не было кранов, и вся погрузка-выгрузка производилась вручную, носилками. Работа, прямо скажем, была тяжелая. Торопились: дорог был каждый час хорошей погоды, ибо в шторм работать было невозможно. А ведь следовало выгружать на берег массу соли, тары и прочего, снимать тысячи тонн продукции.

Перевезти полторы сотни кунгасов с Сахалина было очень трудно. Требовалось несколько пароходов, да еще и вооруженных тяжеловесными грузовыми стрелами. Для решения этой задачи Главкамчатрыбпромом привлечены специалисты. Его выбор не случайно выпал на капитана дальнего плавания Юлия Николаевича Васюкевича. В это время он командовал «Орочоном» — самым крупным парходом Камчатрыбфлота. Юлий Николаевич — потомственный мореход, внук знаменитого дальневосточного моряка Фридольфа Гека. У Гека было три внука, все — капитаны дальнего плавания.

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

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

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

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

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

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

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

Опять армада катеров пошла на Сахалин. Опять взяли кунгасы на буксир, и опять же на шестые сутки они пришли на Камчатку. Но при расчете зарплаты получили в два раза меньше. Васюкевич подал в городской суд. При разборе конфликта выяснилось, что на трудовом соглашении нет подписи распорядителя финансов — главного бухгалтера. С одной же подписью работника отдела флота документ не имеет

юридической силы. А прошлогоднее трудовое соглашение недействительно, потому что оно прошлогоднее.

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

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

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

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

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

«ОРОЧОН» — ПАРОХОД ХОРОШИЙ...

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

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

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

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

Обиженный Вася ему в ответ:

— А я туда еще и не пойду!

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

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

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

Во время стоянки в Америке экипаж на свои деньги купил трактор и привез его в Петропавловск. Трактор как подарок вручили вновь созданному совхозу «Пограничный». Совхоз был организован из демобилизованных пограничников, поэтому и получил такое название.

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

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

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

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

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

В 1947 г. в Морском агентстве АКОфлота на Китайской улице во Владивостоке я увидел на стене картину. На ней был изображен «Орочон». На полотне, написанном будто бы с натуры, было видно, что он находится в серьезном положении. Судно, как говорят моряки, в полном грузу, а на море — сильная зыбь, волны перекатываются через палубу. Картина стала достопримечательностью агентства, и когда его контору перевели в другое место, то и полотно также перевезли, и оно висело в одном из лучших кабинетов. Из любопытства я поинтересовался: кто же ее автор?

Один из старых моряков АКОфлота рассказал мне, что картину написал бывший матрос «Орочона» Валентин Колобов. Этого человека я знал.

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

Прошло много лет. Будучи осенью 1984 г. во Владивостоке, я зашел в гости к Алексею Андреевичу Гринько. На стене в его квартире я увидел фотографию довольно крупных размеров, на которой был изображен пароход «Орочон» в бушующем море. Причем точно так же, как на картине из морсаягентства. Удивляться тому, что у многих моряков на стенах висят фотографии любимых судов, не приходится. Ведь судно для них — это частица жизни, вместившая в себя множество памятных

событий. Меня удивило другое. На фотографии были видны буквы латинского шрифта: «WNA, gross st, s/s “Orochon”». В переводе: «Зимняя Северная Атлантика, сильный шторм, пароход “Орочон”».

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

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

Если это так, то читателям было бы интересно узнать более подробно об этом рейсе. Оказывается, в то тревожное время моряки Камчатки тоже выполнили свой пролетарский интернациональный долг, протянув руку помощи республиканской Испании. Конечно, выяснить сейчас подробности того похода и найти его участников очень трудно, если вообще возможно. Такие рейсы по вполне понятным причинам широкой огласке не подлежали. Но, возможно, при помощи читателей мы узнаем, как проходил этот необычный рейс, кто был капитаном «Орочона», а, возможно, и фамилию летчика. А сегодня можно сделать, кажется, только один вывод: В. Колобов написал свою картину именно с фотографии республиканского пилота.

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

Об участии в этой работе судов АКОФлота документальных данных не обнаружено. Что касается «Орочона», то по тем материалам, которыми мы располагаем, выходит, что во второй половине 1936 г. он работал на Камчатке, зимой 1937 г. стоял в ремонте, осенью

1937 г. ходил в Японию, в декабре 1937 г. находился в Петропавловске. Здесь он стоял в консервации до апреля 1938 г., а в октябре 1938 г. вновь пребывал в Петропавловске в крайне плохом техническом состоянии, ремонтировался до июня 1939 г. Тем не менее, некоторое отношение этот пароход к испанским событиям все же имел.

30 августа 1937 г. у берегов Алжира эсминец мятежников потопил советское судно «Тимирязев», спустя два дня — 1 сентября 1937 г. — в Эгейском море подводная лодка атаковала пароход «Благоев». 4 сентября 1937 г. на «Орочоне» получили известие об их гибели. Общее собрание экипажа послало «свое проклятие обнаглевшему кровавому фашизму», прося советское правительство «принять решительные меры пресечения бандитских налетов на советские торговые суда». Моряки приняли на себя обязательство: досрочно выполнить снабженческий рейс, взять полный груз рыбопродукции и отчислить однодневный заработок на постройку более мощного теплохода взамен потопленного.

СЕКРЕТНОСТЬ

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

У капитана имелся список фамилий директоров рыбокомбинатов. Поэтому радиограмма, приходящая на его имя, имела примерно такой вид: «Получением настоящей снимается Исалдину. Погрузите борт (указывается сколько тонн и закодированная порода рыбы) для доставки Фризоватому». Это значит, что погруженную рыбу надо доставить во Владивосток, так как Фризоватый был начальником морского агентства во Владивостоке. В адрес работника промысловой разведки на поисковый СРТ пришла радиограмма: «Вам необходимо прибыть Петропавловск транспортом Дема». Дема — это фамилия руководителя камчатского авиапредприятия. А ведь проще было написать: «Вылетайте самолетом».

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

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

Секретность достигла апогея тогда, когда у нас был определен супостат. Этот супостат изображался на страницах журнала «Крокодил» в виде дяди Сэма в цилиндре и с козлиной бородкой. Секретилось все, на что «клали глаз» работники определенного ведомства. Начали секретить логии, навигационные карты и другие пособия по мореплаванию.

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

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

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

Все эти ухищрения, как сохранить «государственную тайну», были похожи на страуса, прятавшего голову в песок.

Недавно телевидение показало передачу «Как это было», где присутствовал бывший министр госбезопасности Семичастный. Он, в частности, рассказал, что в его бытность на этой должности страшно разбух штат работников госбезопасности. В одну из поездок в Свердловскую область он выступал на активе в Свердловском обкоме КПСС и удивился,

почему штат местных чекистов такой огромный. «Я поставил вопрос о сокращении штата, — рассказывал бывший министр. — Попутно сказал, что в вашу глухомань шпиона не затащишь арканом. А ведь сотрудникам этого ведомства надо было выдумывать себе работу, отчитываться перед вышестоящими и озадачивать других».

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

КАК ОЗЕРНОВСКАЯ КОСА СТАЛА УЖЕ

На старой фотографии запечатлен пароход «Орочон» в 1930 г. Судно стоит на ледовых якорях напротив Озерновской косы. На льду возле борта — старые трактора американской постройки, еще без кабин. Много лошадей, запряженных санями. Видно, что идет выгрузка на лед. Выгрузка в то время производилась в старые склады, покрытые американским гофрированным оцинкованным железом.

Эти склады располагались вдоль Озерновской косы со стороны бухты, построили их на сваях. Несколько складов стояло у самого Култучного озера. Здесь же находилась контора Камчатторга. Галечная коса располагалась намного мористее. Теперешняя площадь была болотистая, на ней имелось много торговых палаток и шашлычных. На этой же площади живописно толпились цыгане, привезенные на Камчатку с «материка» каким-то пароходом. Цыгане занимались обычным делом — торговали, гадали на картах и мошенничали. Для местных жителей сам вид цыган, их гаданье и различные фокусы были, конечно, в диковинку.

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

Не долго думая, подвели со стороны бухты к складам дноуглубительный земкараван «Зея», от него — понтоны на площадь, а на них огромного диаметра трубы. Дело происходило летом. Как только землечерпалка начинала гнать по трубам вместе с водой гальку, вода в озере переполнялась и начинала подтапливать склады и контору Камчат-

торга. Выемка грунта шла успешно, но никто не предполагал, к чему это может привести.

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

— Куда путь держите, Сергей Иванович?

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

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

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

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

«КАМБАЛОВОЗ» ПАРОХОД «КАПИТАН ЧИРИКОВ»

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

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

Поэтому начальник Камчатрыбпрома Ш. Г. Надибаидзе, его заместитель П. М. Макштас и секретарь обкома КПСС Т. Г. Калинин разработали план мероприятий. Они решили задействовать имеющийся лесовоз «Капитан Чириков» для приема парной камбалы. А после приемки эту камбалу доставить в Усть-Камчатск и переработать на тук. Загрузить судно намеревались непосредственно в районе лова, на Явинской банке.

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

Когда время стало приближаться к Новому году, из Главкамчатрыбпрома и Управления тралового флота в адрес капитанов траулеров пришло указание, чтобы каждый отрапортовал, что у него на борту сто тонн выловленной рыбы — может быть, с учетом этого можно будет хоть как-то закрыть план. Но погода внесла свои коррективы.

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

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

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

Ш. Г. Надибаидзе перевели начальником Западно-Сибирского рыбтреста. По истечении нескольких лет его назначили руководителем Глаксахалинрыбпрома, а после — Дальрыбы. Это был ответственный человек, данное слово всегда держал. Вот что рассказывал ветеран флота, капитан дальнего плавания Александр Осипович Башкирцев: «Шел слет передовиков рыбной промышленности. Надибаидзе вручил мне именные золотые часы. А я всю жизнь жил без квартиры. И вот один из сотрудников Дальрыбы говорит мне: сходи, мол, к Шалве Григорьевичу, он может помочь. Спустя несколько дней после вручения премии я пошел на прием к Шалве Григорьевичу. Он сказал, что хорошо меня помнит, и написал на моем заявлении резолюцию: “Непременно помочь”. А мы в это время встали во Владивостоке на ремонт. И что бы ты думал? Спустя полмесяца меня пригласили в Дальрыбу и в секретариате вручили смотровую на двухкомнатную квартиру в хорошем районе, на проспекте Столетия. В буквальном смысле через неделю я уже справлял новоселье»...

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

Примечание редактора. Дело «о приписках» было шумным. 5 марта 1953 г. областная прокуратура сообщала: «За совершение приписок были привлечены к уголовной ответственности начальник главка т. Надибаидзе и начальник рыбного порта т. Херсонский. В декабре

1952 г. по указанию прокурора СССР уголовное дело производством прекращено. Оба указанных работника наказаны в партийном порядке и с занимаемых должностей освобождены». Директор и главный бухгалтер Озерновского комбината были осуждены, главный инженер Главкамчатрыбпрома Баршев и П. М. Макитас «за участие в приписках наказаны по нашему представлению в дисциплинарном порядке».

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

ПОЖАР В ОХОТСКОМ МОРЕ

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

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

...Мы находились на Северном рыбоконсервном заводе Опалинского рыбокомбината под выгрузкой. Ледовые поля отогнало, и на расстоянии примерно миль трех от берега виднелась полоса чистой воды. Погода наступила ясная, видимость была прекрасная. У нашего борта

стоял кунгас, в который выгружали камбалу. Около полудня примерно в шести милях от берега заметили клубы дыма. Вскоре радист Валя Терехин принес сообщение, что возле стоящего на рейде танкера «Иртыш» горит кунгас с бензином. Понимая, что если пожар перекинется на танкер, дело примет очень серьезный оборот, решили немедленно поспешить на помощь. Выгрузку прекратили, кунгас оставили на попечение катера-«жучка» и быстро выбрали якорь. Я дал в машину команду: «Самый полный вперед!»

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

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

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

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

Что же касается «Иртыша», то хочется немного сказать и о нем. В Камчатрыбфлоте в то время работали почти одновременно пришедшие «Иртыш» и «Сунгари». Построенные финскими кораблестроителями, очень добротно сделанные, они радовали глаз. Жилые помещения были обшиты карельской березой и красным деревом, в отделке

использовали много меди. С особой тщательностью были сработаны штурвалы. Место им, по сути дела, должно быть в музеях. Но этого не случилось. Во-первых, у нас это почему-то не принято, а во-вторых, эти суда при очередной реорганизации передали в Приморрыбпром. К чему я рассказываю о красоте танкера? Да к тому, что было бы очень жаль, если бы из-за «наша кури мала-мала» это прекрасное судно сгорело бы.

ЗАРПЛАТУ ВЕРНУЛИ ЧЕРЕЗ СУД

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

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

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

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

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

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

Для детального знакомства с ней пошел в профком и попросил кодекс. После его внимательного прочтения стало ясно, что П. А. Демидов написал самую настоящую отсебятину. В статье, на которую он ссылался, речь шла о простоях другого характера. Половина зарплаты платится в случае стихийного бедствия, при срыве подачи предприятию электроэнергии в течение одного-двух дней. Наш случай к этому никак не относился. Но главный бухгалтер заявил, что они уже руководствуются этим приказом два года, и никто его из плавсостава не оспаривал.

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

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

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

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

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

Через два дня деньги экипажу возвратили.

Но П. А. Демидов и юрисконсульт отменять приказ и не думали: в следующий раз мы вновь получили пополюину зарплаты. Снова отнес-ли заявление все к той же судье Сергеевой.

На этот раз разговор был намного короче. Сергеева спросила одно: «Почему не отменили свой приказ?» Логущенко начала оправдываться.

Тогда судья заявила ей, что будет вынуждена вынести частное определение по делу. Через пару дней нам принесли записку от бухгалтера-расчетчика с просьбой прислать третьего помощника за деньгами. Тот принес положенные девяносто процентов оклада.

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

ПОЖАР НА «ТУЛОМЕ»

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

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

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

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

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

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

К доку лихо подкатили несколько пожарных машин. Но воду по шлангам они дать не смогли. Тогда мне почему-то казалось, что истинную опасность для горящего корабля понимал только один докмейстер Тиллер. А вода так и не подавалась, хотя время шло.

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

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

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

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

Из этой истории видно, что пожар на корабле — это самое настоящее бедствие, а промедление в его ликвидации — вещь непоправимая. Пожар возник по очень простой причине. Горящая горелка бензореза пламенем перерезала шланг. Вытекавший бензин стал заливать лежащую изоляцию. Народу в трюме было мало, не оказалось энергичных

и знающих людей. Удачей оказалось то, что руководство тушением пожара взял на себя Тиллер. А понадейся он на пожарных — кто знает, чем бы закончилось это дело...

ЗАГУБЛЕННЫЙ ПАРОХОД

В предвоенные годы обращали на себя внимание рефрижераторы: равнопалубные суда с очень красивой надстройкой. Их длина достигала 103, ширина — 14,8, осадка — 7,6 метра. Самая большая их ценность заключалась в том, что они были дизельные с главным двигателем фирмы «МАН», одним из лучших в мире. Строились рефрижераторы на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. Первые суда этой серии — «Волга», «Кубань», «Нева» — пришли во Владивосток в распоряжение Востокрыбхолода, часть — в черноморские порты, где стояли на линии Одесса — Марсель, почему и получили прозвище «марсельцы».

Флот нашей страны нуждался в пополнении. А тут как раз в начале 1930-х гг. в связи с кризисом в Америке и Западной Европе стали ликвидироваться многие судоходные компании. И вот в начале марта 1935 г. капитана дальнего плавания Е. Д. Бессмертного вызывают в Москву, к наркому пищевой промышленности Анастасу Ивановичу Микояну. Распоряжение Микояна было кратким: «Вы вводитесь в состав комиссии по закупке судов и приемке их в Европе. Комиссия находится в Гамбурге. Вам предстоит закупить суда для рыбной промышленности и Дальстроя».

31 марта 1935 г. Бессмертный прибыл в Гамбург и явился к председателю закупочной комиссии Никандру Павловичу Зеленову. Первые транспорты приобрели у судоходной компании «Ганза»: «Иня», «Кижуч», «Терней», «Тунец». В Бремене купили морской буксир «Кит».

К приобретаемым для Дальстроя грузопассажирским судам предъявлялись особые требования: они должны были обладать большой грузоподъемностью и скоростью. Дело в том, что на этих судах в ближайшем будущем намеревались переместить сотни тысяч, по сути дела, рабов, трудившихся в колымских лагерях за миску баланды и пайку хлеба. Начальник Дальстроя Ян Берзин заявил: «Эти пароходы в освоении Колымского края будут иметь огромное значение». Руководство ГУЛАГа с этой задачей справилось.

Первое закупленное для Дальстроя в Голландии судно «Альмело» назвали «Ягода» в честь тогдашнего руководителя НКВД. Когда в 1937 г. его арестовали и расстреляли, судно получило новое название — «Даль-

строй». Второе, также приобретенное в Голландии, постройки 1921 г., называвшееся «Бриелле», стали именовать «Джурма». Третье судно голландской постройки 1918 г. «Батое» назвали «Кулу».

В 1937 г. в Англии купили четвертое судно — кабелеукладчик, тянувший телефонный кабель через Атлантический океан между Европой и Нью-Йорком. Его построили в Амстердаме, поставили на судоремонтную верфь, где отремонтировали и переоборудовали под грузопассажирское, получившее имя нового наркома внутренних дел Николая Ежова. Когда подошла очередь и Ежова расстреляли, судно переименовали в «Феликс Дзержинский». Оно стало флагманом флота Дальстроя НКВД.

12 апреля 1935 г. члены комиссии выехали в Лондон на приемку крупного пассажирского парохода «Королева Арктики». Построенный в 1909 г., он был в 1928 г. переоборудован под рефрижератор. Размеры этого судна впечатляли: длина 148, ширина 18 метров. Температура в трюмах достигала минус двадцати градусов, судно могло морозить до семидесяти тонн продукции в сутки.

После переоборудования судно стояло на линии Австралия — Лондон. Оно было очень красивое, отделано тропическими сортами дерева, с большим количеством меди: иллюминаторы, глухари, дверные ручки.

После покупки судно поступило в Мурманск к рыбакам. А в 1936 г. его передали во Владивосток, и оно стало флагманом Востокрыболода. Теперь оно несло название «Пищевая индустрия». Его экипаж вместе с обработчиками насчитывал четыреста восемьдесят человек. Первым капитаном стал Стефан Иванович Кострубов, очень достойный моряк, в 1936 г. его наградили орденом Трудового Красного Знамени.

В 1940 г. «Пищевая индустрия» вышла на капитальный ремонт в китайский порт Шанхай. На пароходе заменили шесть паровых котлов. Вернувшись из ремонта в начале 1942 г., судно работало в дальневосточных водах, и в 1959 г. было передано в Сахалинрыбпром.

Вторым судном, закупленным для Востокрыболодфлота, стал рефрижератор «Король Арктики». Поменяв судовладельца, судно поменяло и, так сказать, свою «классовую сущность», стало называться «Комсомолец Арктики» — знай наших! Его длина превышала девяносто семь, ширина — тринадцать метров. Машина развивала мощность 1 340 л. с., валовая вместимость составляла 3 450 тонн, скорость хода — одиннадцать миль в час. Построили его в Голландии, в Амстердаме. В 1943 г. на «Комсомолец Арктики» назначили капитаном А. И. Дудника. Он работал на нем почти до конца войны, а потом был переведен на «Пищевую индустрию».

Время шло. В начале 1950-х гг. за границей стали приобретать новые рефрижераторы. В 1955 г. поступили красавцы типа «Черняховск», «Зеленоград», построенные в Голландии, «Яна», «Кулой», построенные в ФРГ. А потом стали приходиться польские рефрижераторы «Илья Мечников», «Профессор Попов», имевшие скорость двадцать две мили в час.

Наступило время, когда рефрижераторного флота стало с избытком. Дело доходило до курьезов. Как-то из Владивостока послали команду для приема и перегона пятитрюмного транспортного рефрижератора типа «Курган», построенного на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. После ходовых испытаний капитан Зиновий Романович Ковтун и старший механик Пан заявили судостроителям: «Нам такое судно не подходит. Слишком сильно шумят двигатели и сильно вибрирует корпус». Взяли чемоданы и отбыли во Владивосток. Попутно заехали в Москву и поставили в известность Министерство рыбного хозяйства.

Но министерство отступать не думало. Наняло другую команду и рефрижератор все-таки во Владивосток перегнало. А потом заставило принять рефрижератор в тамошний флот. С этого времени моряки стали между собой называть Востокрыбхолд «контрой по торговле флотом».

Востокрыбхолд стал передавать свои устаревшие суда в рыбодобывающие организации. «Комсомолец Арктики» вошел в состав нашего Тралфлота в 1957 г. У него была в приличном состоянии машина, паровые котлы и рефрижераторная установка. В то время в Олюторском заливе ловили очень много прекрасной сельди. В бухте Лаврова начали строить береговые перерабатывающие базы.

«Комсомолец Арктики» как раз оказался кстати. Он мог обработать за сутки до ста тонн селедки. Командовал им капитан Степан Александрович Пирогов, старшим механиком трудился Николай Трякин. Путина прошла успешно. На зиму на судне оставили ограниченное число экипажа. Зимой в этих местах выпадает очень много снега, но команда его своевременно убирала, и поэтому судно благополучно перезимовало.

В 1959 г. судном командовал уже капитан М. А. Васильев. Летом «Комсомолец Арктики» перевели в бухту Иматра. Сельди в этом районе тоже было много. Экипаж во главе с капитаном оказался дельным и предприимчивым. Судно действовало успешно: занималось обработкой и тарировкой сельди в ящики. Оно стояло, ошвартовавшись кормой к берегу. На берегу сделали временный цех по изготовлению ящиков. Для доставки ящиков на борт вкопали мачту. На корабельную мачту

завели через канифас-блок трос. При помощи парашюта стали доставлять ящики с берега на судно. За навигацию выработали десять тысяч тонн сельди. По мере заполнения трюмов вызывали перегрузчики, доставлявшие прекрасную малосоленую рыбу потребителю. Судно дало Тралфлоту большую прибыль.

Но вдруг начальство решило считать деньги. Кому-то пришло в голову такое «рацпредложение»: «Мы на зиму оставляли “Комсомолец Арктики” с экипажем на борту и платили ему зарплату. А сейчас давайте поставим его на зимовку совсем без экипажа. И зарплату платить не придется! Экономия налицо!» Как на грех, в управлении не оказалось человека, который смог бы пресечь это глупое решение. И судно оставили зимовать пустым.

В конце мая буксир «Прилив» под командованием капитана Якова Петровича Кудашова с экипажем для «Комсомольца Арктики» входил в бухту Иматра. К великому изумлению всех судна в бухте не было. Люди не верили своим глазам! Когда внимательно присмотрелись, то увидели, что возле берега из воды торчат мачты. «Комсомолец» лежал на грунте. Стали гадать, как это могло произойти.

О причинах происшествия мне рассказал второй механик Дмитрий Никифорович Матюнин. На судне была большая надстройка. Когда наступила зима, начались сильные снегопады и пурги. На надстройку и палубу нанесло очень много мокрого снега. Потом наступил холод, и этот снег превратился в лед. Ведь это Чукотка! В общем, через несколько месяцев судно получило крен, сбрасывать снег было некому. При наличии большого крена вода подошла к иллюминаторам, расположенным внизу, и постепенно стала поступать внутрь корпуса. К концу зимы воды набралось много, и судно, потеряв плавучесть, затонуло. Льды его раздавить не могли, так как в закрытой бухте они не двигались.

Получилось то, о чем говорят в народе: «Жадность сгубила». Экономили на зарплате и потеряли рефрижератор. Погибло судно из-за человеческой глупости. Оно могло бы каждое лето выработывать по десять тысяч тонн высококачественной жирной сельди и вносить в государственную казну приличные деньги.

«Прилив» спустя несколько дней вернулся в порт, и начальству сообщили о случившемся. Никто расследовать причины гибели не стал. Доложили в Москву, в Минрыбпром, что судно во время зимовки в пустынной Чукотской бухте раздавили льды. И хотя было ясно видно, что оно погибло из-за самого настоящего разгильдяйства и для этого никаких доказательств не требуется, все «спустили на тормозах».

НАВИГАЦИОННАЯ КАМЕРА

Как-то при встрече в рыбном порту один здешний работник задал мне вопрос: «Когда же у нас в порту была создана навигационная камера?» Поскольку я старожил города и давно связан с флотом, постараюсь ответить на этот вопрос.

До создания навигационных камер их функции выполняли гидрографические отделы флотов. Там же выдавались навигационные карты и другие пособия по кораблевождению. Эти же службы печатали навигационные и справочные карты, описания огней знаков, морские лоции — все, что было связано с мореплаванием. Работа эта была дорогостоящая, отнимала много времени и труда. Почти ежегодно организовывались экспедиции с привлечением ученых-гидрографов и морских судов. В каждом гидроотделе работали еще и вольнонаемные специалисты. Вам, может быть, помнится описанный в рассказе Леонида Соболева Бальтазар Гансович — штурман-девиатор из вольнонаемных специалистов. По запарке он выдал таблицу остаточной девиации на другой миноносец. В результате этого только чудом удалось избежать серьезной аварии.

Во избежание подобных неприятностей на Балтийском флоте издали приказ, по которому уничтожение и определение остаточной магнитной девиации компасов вменялось в обязанность военнослужащего, корабельного штурмана. Потом это правило распространилось по всем флотам.

Прообраз нашей навигационной камеры — гидроотдел Тихоокеанского флота — размещался на улице Ленинской, возле памятника Чарльзу Кларку, в добротном одноэтажном здании из соснового бруса, расположенном среди берез. Трудились в нем как военнослужащие — офицеры, так и вольнонаемные.

В 1946 г. в Камчатрыбфлоте появился специалист на должности резервного капитана. В его обязанности входило получение из гидроотдела карт и пособий по мореплаванию, а также приглашение на борт парохода штурмана-девиатора для уничтожения и определения девиации. Это был капитан дальнего плавания Анатолий Александрович Гонсиоровский, замечательная личность. В 1912 г. окончил одно из лучших мореходных училищ — Рижское. В годы юности Анатолий Александрович плавал на парусниках. Летом они возили груз в английские порты и Скандинавию, а на зиму уходили в порты Южной Америки. На Балтике действовала и знаменитая Американская судоходная линия.

В Рижском училище преподавали на немецком языке, как и во всех прибалтийских портах. Так что за время обучения и плавания по «за-границам» Анатолий Александрович стал настоящим полиглотом. Да и памятью он обладал феноменальной.

Перед войной Гонсиоровский работал на одном из паровых траулеров. В годы войны, в возрасте уже за пятьдесят лет, его мобилизовали в Военно-Морской флот. Служил военным лоцманом в бухте Ахотен (ныне Русская). Лоцманы проводили от бухты Ахотен до Петропавловска транспортные суда, прибывавшие с грузом из американских портов.

Работа эта была очень ответственная и важная. В 1957 г. Анатолий Александрович уехал во Владивосток. Там он очень долго работал в управлении торгового порта. Прожил долгую жизнь — до девяноста восьми лет. (19 апреля 1945 г. А. А. Гонсиоровский был назначен первым начальником школы юнг в Петропавловске. До этого он занимал должность флаг-штурмана отдела боевой подготовки АКО. — *Ред.*).

Годом основания навигационной камеры считают 1949-й, когда из гидроотдела Тихоокеанского флота в Камчатрыбфлот приняли на должность девиатора Василия Ермихина. Это был хороший специалист, жаль только, что он рано ушел из жизни.

В 1954 г. в рыбный порт прибыл штурман-девиатор Виктор Николаевич Ужинов. Этот прекрасный и грамотный специалист читал лекции по теории девиации магнитных компасов в мореходном училище и учебно-курсовом комбинате. Он уже занимал штатную должность девиатора.

В 1954 г. начальником навигационной камеры назначили капитана дальнего плавания Владимира Никандровича Соломко.

Этот очень грамотный судоводитель окончил Одесское мореходное училище, много плавал за границу, хорошо владел английским языком. Во время перегона парохода «Коккинаки» из Европы на Камчатку он сумел приобрести эхолот фирмы «Атлас Верке». Приборы этого типа, в отличие от предыдущих, устанавливались без прорези днища для вибраторов. Эхолот находился в разобранном виде в ящиках.

Владимир Никандрович вместе с радистом занялись переводом инструкции с английского языка и монтажом прибора. За время перехода они собрали эхолот. Никаких навигационных камер в то время в Петропавловском рыбном порту и в помине не было, не имелось и нужных для такой работы специалистов. В начале войны Владимира Никандровича призвали в Военно-Морской флот. Служил в Совгавани, получил звание капитана второго ранга и должность начальника водного района.

Все вопросы жизни навигационной камеры он решал быстро, грамотно и по-деловому.

Хоть в 1954 г. и назначили начальника навигационной камеры, но своего здания она еще не имела. В 1957 г. камера расположилась в старом доме бывшей радиостанции в распадке Никольской сопки. До этого здесь размещались водная милиция и контора Тралфлота. Здание в пять этажей для навигационной камеры построили в 1970 г. Тогда специалисты получили отдельные цехи. В них размещались мастерские для ремонта часов, хронометров, компасов. Радиолокаторы ремонтировали на заводе «Фреза». Получили помещения корректоры, занимавшиеся исправлением карт, морских лоций и других пособий. Появился цех надувных спасательных плотов.

В навигационной камере трудилось много замечательных специалистов. О некоторых надо сказать особо.

Будучи капитаном дальнего плавания, пришел на должность девиатора Валерий Федорович Попов. Он заочно окончил Ленинградский радиотехнический институт. В 1960 г. начальником камеры заступил Иван Дмитриевич Кадет — старый кадровый работник АКОФлота, командовавший транспортными судами. Человек он был очень серьезный. В течение ряда лет на этой должности работал Евгений Аверьев. Прибыл на Камчатку в 1942 г. после окончания Владивостокского техникума. Работал на судах Морлова радистом. Добрым словом поминают здесь и Василия Прокопьевича Тимошенко. Начинал он свой трудовой путь на пароходе «Ительмен» в 1935 г. палубным учеником. Выучился и стал капитаном дальнего плавания.

Долго работал в навигационной камере Петр Егорович Воробьев, приехавший на Камчатку в 1935 г., имевший поистине золотые руки. В начале войны его призвали в армию, но вместо фронта направили в оружейную мастерскую. Всю войну он ремонтировал вооружение. Настолько Петр Егорович был разносторонне одаренным специалистом, что мог наладить все — и часы, и бинокль, и магнитные компасы. Мог прекрасно сделать нож, красивое топорщице, починить автомобильный мотор. А в молодые годы Петр Егорович был очень хорошим лыжником, участвовал в городских соревнованиях.

Работая много лет бок о бок с коллективом навигационной камеры, следует отметить его хорошую организацию. Возле здания имела озелененная территория. Почти все специалисты увлекались лыжами, участвовали в стрелковых соревнованиях. Женщины пели в хоре.

Недавно я посетил навигационную камеру. Здание опустело. Осталось несколько человек, для которых еще находится работа. Цеха сданы под какие-то конторы. Просто не верится, что жизнь когда-то была здесь ключом. Возродится ли она снова?

РИСК — БЛАГОРОДНОЕ ДЕЛО

Это случилось в 1947 г. В это время я работал на пароходе «Сима» матросом. Пароход был построен в Германии в 1923 г., имел грузоподъемность 3 500 тонн, длину 102 метра и скорость хода девять узлов. Суда этого типа, как говорили моряки, были «тяжеловаты» для обслуживания камчатского побережья. Они имели большой расход воды и угля и часто не успевали выгрузиться и погрузиться за один рейс. Если на восточном побережье можно было зайти в одну из бухт и взять воду отличного качества, то на Западной Камчатке бухт вообще нет. Берег унылый и однообразный, вытянутый, как по линейке.

Шла вторая половина сентября. Мы принимали соленого лосося с Колпаковского комбината, что на западном побережье. Из-за отсутствия бочкотары рыбу в трюмы грузили навалом. Чтобы она не «подпарилась», в третьем и четвертом трюмах туннель гребного вала обшили досками. Часть рыбы затаривали в ящики.

«Симой» командовал Алексей Андреевич Гринько, работавший в АКО с 1932 г. Уголь на судне еще имелся, но вода подошла к концу. Следовать за ней на Восточную Камчатку — значит, потерять много времени и сорвать рейс.

Утром на борт на катере прибыл директор рыбозавода Русняк и направился к капитану. О чем они совещались, мы, конечно, не знали. Но вот Гринько поднялся на мостик и дал команду: «Приготовиться к швартовке. На корме разнести швартовые концы, приготовить ручной лот».

К корме подошел катер. Мы, конечно, были удивлены. Швартовка оказалась необычной. Уж что-что, а швартовался Алексей Андреевич всегда лихо и красиво. Он отдал оба якоря и, подтравливая якорь-цепи, пошел кормой к берегу. На корме второй помощник капитана Семен Чуприна скомандовал: «Подать швартовый конец на катер», — и тот подошел близко к берегу и передал его курибанам. Те завели конец на мертвый якорь. Потом подали второй швартов. При выборке швартовых судно подходило ближе к берегу. В это время ручным лотом набрасывали глубину. Оставив необходимый запас глубины, выбирать швартовы прекратили и положили их на кнехты.

Сразу же плотник Николай Дятчин и матрос Иван Мухин начали проводить на берег шланги. Помог в этом опять же катер. Воду подавала насосом с рыбоконсервного завода.

Экипаж находился начеку, так как при ухудшении погоды следовало моментально отойти от берега. Машина пребывала в постоянной готовности. Старшим механиком тогда был Петр Степанович Колесников, вторым — Анатолий Дворников, третьим — Иван Крайнов, третьим штурманом — Константин Григорьев, боцманом — Александр Гришанович, матросами — Паша Бикерин, Володя Клочков, Боря Макаров, Кеша Альков.

На третьи сутки воду взяли полностью. Погрузку продолжили, завершили ее в октябре и снялись в Петропавловск, где приняли бункер угля, затем пошли во Владивосток. Рейсовое задание выполнили полностью, экипаж получил премию.

...Прошло лет пятнадцать. Гринько уже работал в Приморрыбпроме, командовал пароходом «Тунец». Как-то он зашел в Петропавловск. Я пришел в гости к своему старому капитану. Как водится, зашел разговор о прошлом. Я не выдержал и спросил Алексея Андреевича, поощрил ли его за эту бункеровку начальник флота Павел Дмитриевич Киселев. Ведь дело было сделано большое.

— Нет, — ответил он. — Я принес ему и схему постановки в Колпаково. Он посмотрел и сказал: «Не могу я тебя поощрить. Ведь, глядя на тебя, полезут на это рискованное дело другие. У тебя получилось хорошо, а у других может получиться плохо, и пароход окажется на берегу. А потом прокурор скажет: “У тебя капитаны слишком рискуют, а ты им премии даешь”. Я тебе премии за это не дам, но и выговора тоже». После я поразмыслил и пришел к выводу, что в этом случае Павел Дмитриевич поступил правильно.

Прошло лет двадцать. Я, будучи капитаном, подошел в Колпаково с грузом продовольствия. Место было памятное по бункеровке «Симы». Решил рассказать своим штурманам об этом случае, но молодые ребята мне не поверили: «Тимофей Михайлович, вы нас разыгрываете». У борта стоял катер, и я обратил внимание на его пожилого капитана. Спросил его, давно ли он здесь работает и помнит ли, как «Сима» брала воду. Старик ответил: «Работаю с сорокового года. Бункеровку “Симы” помню отлично, ведь я в то время тоже работал на катере и заводил на берег швартовные концы».

Моя репутация была спасена.

Старый пароход «Сима» в 1955 г. по распоряжению Минрыбпрома передала Приморрыбпрому. Там он был переоборудован и работал в качестве плавбазы еще несколько лет.

УРОКИ И СПОСОБНЫЕ УЧЕНИКИ

Как всем известно, Камчатка — край рыбный. В процентном отношении большую часть улова давало и дает Охотское море. Но море это беспокойное, с частыми штормами и туманами. Зимой тяжелая ледовая обстановка затрудняет грузовые работы.

Часто получалось так, что у старых пароходов не хватало то бункерного угля, то пресной воды. Поневоле приходилось прерывать рейс и возвращаться в Петропавловск. Весь западный берег Камчатки не имеет ни одной бухты, поэтому работать приходилось на открытых рейдах. Хорошо еще там, где у катеров есть возможность заходить в реки — Большую или Воровскую, в Кировск. Часто суда получали повреждения во льдах.

Мне вспоминается рейс небольшого старого парохода «Барнаул». Грузоподъемность его была 1 200 тонн, работал он на угле и имел паровую машину мощностью 850 л. с. Построили пароход в Германии в 1919 г., Советскому Союзу он достался в качестве трофея в 1946 г., в счет репараций. В Германии судно принял капитан дальнего плавания Владимир Петрович Зеньков, и в караване еще трех парусно-моторных шхун в 1947 г. «Барнаул» пришел в порт приписки — Петропавловск-Камчатский. Рейс был длительный, караван шел через Панамский канал. Скорость хода шхун составляла шесть с половиной узлов.

По приходе на Камчатку пароход поставили на нашу Петропавловскую судовой верфь. Получив основательный ремонт, «Барнаул» вступил в состав Камчатрыбфлота. Пароход, как говорят, пришелся здесь ко двору. Преимущество его было в том, что он имел небольшую грузоподъемность, а это позволяло быстро выгрузиться, а при случае взять полный груз рыбы.

На пароход подобрался работящий и дружный экипаж. В описываемое время судном командовал капитан дальнего плавания Семен Васильевич Чуприна. В феврале 1956 г. «Барнаул» подошел на рейд Крутогоровского рыбокомбината. Перед глазами моряков предстала безрадостная картина. Пронесшимся циклоном все постройки замело до самых крыш. Катера на берегу тоже были занесены снегом. Вскоре из речки вышел один катерок. Но что он, слабосильный, мог сделать?

Казалось, что положение безвыходное. На рейде уже находились три парохода Дальневосточного пароходства. Значит, простой будет длительный, это неизбежно.

После обеда в штурманской рубке собрались все штурмана. Вскоре радист позвал капитана в радиорубку на переговоры с дирекцией рыбокомбината. Через полчаса в штурманскую зашел Семен Васильевич и в шутливой форме спросил:

— Ну, как, братцы-мореходы, поможем рыбокомбинату?

Штурманы недоуменно уставились на Семена Васильевича, посчитав это очередным розыгрышем. Но капитан говорил серьезно. Он ввел помощников в курс дела:

— Дирекция рыбокомбината попросила капитанов судов помочь снять с берега катера. Капитаны запросили буксиры такой длины, которой у рыбокомбината нет. У нас буксир есть, правда, не такой длинный. Но мы применим хитрость и смекалку.

И он объяснил свой замысел. Через некоторое время по пароходу разнеслись команды. Пар подняли «на марку». Старший механик Ильяшенко спустился в машинное отделение. Старший помощник капитана Валерий Попов встал на мостике, третий помощник Геннадий Мезенцев — на полубаке, второй помощник — на корме. «Барнаул» по команде Семена Васильевича отдал оба якоря и, потравливая их, пошел кормой к берегу. Берег в этом месте был приглубый. На корме второй помощник замерял глубину ручным лотом. Оставив безопасную глубину, судно, прекратив травить канаты, остановилось. Здесь помог катер, который завел буксир на берег, подав его за брагу катера. А дальше — дело техники. Подбирая канаты и дав ход машиной, «Барнаул» начал стаскивать катера в воду. Следом за первыми катерами пошли плашкоуты. В общем, дело двинулось.

К вечеру все завершилось. Комбинат был готов к работе. Поскольку «Барнаул» оказал ему неоценимую услугу, то предприятие стало обрабатывать его в первую очередь. Видя такую картину, капитаны других судов стали жаловаться в Главкамчатрыбпром о нарушении порядка очереди. Но, поняв суть дела, в там никаким «мер воздействия» к дирекции комбината и капитану «Барнаула» принимать не стали. Поскольку эта работа была связана с риском, и всю ответственность капитан Чуприна брал на себя, то работники Главкамчатрыбпрома в дальнейшем не вмешивались.

Картина повсюду была одинаковая, и на следующих комбинатах пришлось выполнять то же самое. Убедившись, что Чуприна делает боль-

шое и нужное дело, хоть и нарушая инструкции по мореплаванию, Главкамчатрыбпром дал указание директорам рыбокомбинатов платить экипажу «Барнаула» за каждый спущенный на воду катер. Таким методом «Барнаул» снял катера и плашкоуты в Колпаково, Кихчике и других комбинатах. Не обошлось и без приключений. Чтобы удобнее было спускать катера, в их носовой части автогенном прорезали круглые отверстия, куда вставлялся строп. Это убыстряло работу по заводке буксира. Но когда однажды стаскивали один из катеров, его корпус оказался сильно примерзшим к берегу. Он не выдержал, и вырвало кусок носовой части. Правда, комбинатские электросварщики повреждение быстро исправили.

Об этой большой работе парохода «Барнаул» узнали все моряки Камчатрыбфлота. Капитану и экипажу судна вынесли благодарность. Встретившись вскоре в порту с Семеном Васильевичем, я по-дружески поздравил его со столь блестяще проведенными операциями. «Но ведь нас чему-то научил Алексей Андреевич Гринько, — ответил он мне. — Ты ведь должен помнить, как мы на “Симе” брали воду в Колпаково с берега. А “Сима” ведь тоннажем была покрупнее “Барнаула”».

Я, конечно, хорошо помнил, что Семен Васильевич в то время был вторым помощником капитана. Так что урок, преподанный в свое время Алексеем Андреевичем, опытнейшим капитаном, не прошел даром, а был использован талантливым учеником, причем творчески — в ином месте и в других условиях. Но, конечно, Семен Васильевич, сославшись на опыт учителя, из скромности о собственной заслуге умолчал. Поэтому надо сказать о нем особо.

Семен Васильевич Чуприна — потомственный моряк. К морской жизни он начал приучаться с детских лет, плавая со своими четырьмя братьями на Азовском и Черном морях. Перед войной приехал на Камчатку. Работал капитаном катера на западном берегу Камчатки, а позже и капитаном флота. Потом трудился в Камчатрыбфлоте, где шлифовкой его природных судоводительских способностей занимались такие капитаны, как уже упомянутый смелый и решительный А. А. Гринько, грамотный и степенный П. А. Глинский, интеллигентный и спокойный М. Е. Зеленский, который впоследствии многие годы работал капитаном Находкинского рыбного порта — одного из крупнейших в стране.

Работая вторым помощником на крупнотоннажных судах Камчатрыбфлота и перевоза мелкие партии генерального груза, С. В. Чуприна мог так организовать работу судовых тальманов, что у него не было ни одного случая недостачи грузов. А это высшая аттестация грузового

помощника. В 1950 г. его назначили старшим помощником капитана парохода «Ительмен», шедшего на капитальный ремонт в Японию. В то время посылали за границу далеко не каждого. Командуя после этого шхунами, теплоходами, он всегда справлялся с выполнением плана грузоперевозок.

В 1955 г. Семен Васильевич окончил курсы штурманов дальнего плавания. Это был первый выпуск Школы усовершенствования кадров командного плавсостава (так одно время назывался учебно-курсовой комбинат Главкамчатрыбпрома). Хорошее знание условий плавания на Камчатке помогало ему успешно справляться со всеми задачами. Например, когда он командовал небольшим трехсоттонным буксиром «Храбрый», то благополучно привел из Николаевска-на-Амуре плот-сигару объемом пятьсот кубометров для колхоза им. В. И. Ленина.

Был Семен Васильевич человеком обаятельным, любил пошутить сам и ценил чувство юмора в других. Работалось и жилось рядом с ним легко. Недаром и сейчас, спустя много лет, с теплотой в голосе его вспоминают Валерий Попов, Геннадий Мезенцев и другие бывшие его штурманы, многие из которых стали известными капитанами. Жаль, что очень рано оборвалась жизнь Семена Васильевича Чуприны — большого и бескорыстного труженика моря.

ПОРЯДОЧНЫЙ ПРОКУРОР

Шел июль 1957 г. В рыбном порту скопилось много катеров, барж и всякой прочей мелочи. Создавалось впечатление, что в порту действительно не повернуться. Как-то нагрянуло высокое начальство, было страшно возмущено и строго спросило:

— Почему допустили такой хаос?!

— А что делать? — вздохнули начальник портового флота Зверьков и капитан рыбного порта Г. Г. Бережков.

— Как что делать? Отправьте весь этот хлам на рыбокомбинаты. Может быть, там пригодится. Да и порт очистим.

Но, как увидит читатель, порой самое благое намерение оборачивается неприятностями и настоящим злом.

Нашему пароходу «Шелехов», отходящему в Усть-Камчатск, дали задание: взять на буксир и доставить туда композитный катер РК-10. Поясню, что катер называется композитным потому, что имеет стальные шпангоуты и дощатые обшивку корпуса и палубный настил. Обшивка и палубный настил крепились к шпангоутам и бимсам болта-

ми. Катера имели двигатели мощностью 50—70 л. с. Строили их Николаевский-на-Амуре судостроительный завод. Этих катеров в свое время соорудили много. Работали они на рыбокомбинатах, да и в Петропавловске их тоже имелось не менее десятка.

Получив рейсовое задание, вышли на рейд. Вскоре к борту подвели катер. Первого взгляда было достаточно, чтобы определить, что это суденышко многое повидало на своем веку. Было видно, что оно наспех получило поверхностный ремонт. Корпус снаружи замазан краской, а палуба подконопачена и залита варпеком.

Капитаном в этот рейс шел Павел Романович Аксенов. Я занимал должность старшего помощника. На наше замечание, что катер подозрительный, и как бы он у нас дорогой не утонул, Зверьков ответил, что катер действительно не новый. На это есть судовые документы. А отправляем мы его в Усть-Камчатск по распоряжению начальника отдела флота Главкамчатрыбпрома. Так что с нас взятки гладки. Ничего не оставалось, как сниматься в рейс.

По выходе в море погода нам благоприятствовала. Прошли мыс Шипунский. Но при подходе к мысу Кроноцкому пошла сильная крупная мертвая зыбь. Катер стал зарываться в воду. Сбавили ход. Катер стал вести себя немного лучше. Но тут налег густой туман. Подошли на рейд Усть-Камчатска и в густом тумане на глубине двадцати метров в шесть часов утра отдали якорь. С началом рабочего дня полагали выбрать буксир и подготовить катер для отправки новому владельцу — сплаврейду, находившемуся в ведении треста «Камчатлес». Его контора располагалась на реке Камчатке.

К восьми утра команда стояла по местам. Начали выборку буксира. Туман разошелся, видимость улучшилась. Но, к нашему великому изумлению, катер исчез. Начали подбирать буксир. Наконец, показался корпус катера. Оказывается, он был затоплен и лежал на грунте.

Подвели катер к борту. Из водоотливных средств мы имели только один допотопный ручной пожарный насос. Начали откачивать из катера воду. Тот стал удерживаться на плаву, но по мере того, как прекращали откачку, снова начинал тонуть. Наше счастье, что на море стоял полнейший штиль. Дали телеграмму в контору сплаврейда, чтобы прислали буксир и забрали катер, пришедший в их адрес. Но в сплаврежде, судя по всему, работали люди с юмором. Они ответили, что никакого катера не просили, у них имеются прекрасные стальные суда. Поэтому посоветовали нам обратиться к тому, кто этот катер заказывал. Мы поставили в известность управление флота, аварийную инспекцию Главкам-

чатырбпрома и капитана рыбпорта Г. Г. Бережкова. Сообщили и капитану Усть-Камчатского порта Мишину.

Прошли еще сутки. Откачка воды из катера продолжалась почти непрерывно, с небольшими перерывами. На третьи сутки к борту подошел морской буксир «Арбат». Капитаном на нем был Владимир Иванович Афанасьев. Он приблизился к катеру, опустил шланг в его корпус и быстро откачал воду. Но как только откачку воды прекратили, суденышко вновь начало тонуть. На четвертые сутки Афанасьев взмолился, что ему надо идти на север, и стоять далее он не имеет возможности. Наконец на пятые сутки прибыл на своем катере капитан порта Мишин. Решили взять РК-10 под борт, завести его в реку и выбросить на мель напротив конторы сплаврейда, если, конечно, он дорогой не утонет. Потом оформить в поссовете морской протест. Катер сумели благополучно завести в реку, посадили на мель, закрепили за торчащую сваю. Коносамент на доставленный катер работники сплаварейда, конечно, не подписали. В поссовете мы оформили морской протест и прибыли на судно.

Но волокита еще только начиналась. Нужно было готовить за каждую вахту выписки из судового журнала, объяснение об аварийном происшествии капитану рыбного порта Г. Г. Бережкову, начальнику аварийной инспекции Главкамчатрыбпрома Г. Т. Ленскому, в свою флотскую инспекцию и еще и в транспортную прокуратуру. По приходе в порт закурилось бюрократическое колесо.

При посещении аварийной инспекции первый вопрос нам задал Г. Т. Ленский: «Расскажите, как вы утопили катер». На что ему сразу же ответили: «Мы его не топили. А рассказать, как он затонул, мы можем». На что он обиделся и сказал: «Посмотрю я, как вы будете отвечать в транспортной прокуратуре».

Нас вызвали и в транспортную прокуратуру. Туда же пригласили и работника аварийной инспекции. И тут мы стали свидетелями удивительного разговора. Оказывается, и в прокуратуре бывают порядочные и добросовестные люди, что обычно встретишь довольно редко.

Работник прокуратуры, к нашему удивлению, начал «долбить» не нас, а аварийного инспектора: «Скажите конкретно, кто заказывал катер в адрес сплаварейда? Как фамилия этого руководителя?» На этот вопрос инспектор ответить, естественно, не смог. Понес какую-то окопесу, что порт надо очищать от ненужных судов и тому подобное, что указание давал начальник отдела флота, и его распоряжения они обязаны выполнять. Потом работник прокуратуры спросил его, поче-

му нет толковой инструкции о буксировке, почему отсутствуют переносные водоотливные средства, такие, например, как мотопомпы? Вопросы сыпались один за другим. Но толкового, вразумительного ответа на них не последовало. В конце беседы работник прокуратуры подвел итог: «Мне кажется, что надо начинать серьезный разговор, и начинать с ваших руководителей. В первую очередь — с В. Н. Каленова, вашего начальника Главкамчатрыбпрома». На этом разговор закончился. Аварийный инспектор выскочил из прокуратуры, как ошпаренный.

После этого нас вызывать для разбора перестали. Приказа об этом аварийном происшествии я не видел. Но спустя два месяца вышла инструкция, где было расписано все: правила буксировки, снабжение буксирными тросами, аккумуляторными фонарями, водоотливными средствами и многое другое. Ясно было одно: основательную нахлобучку за непродуманные приказы кто-то из начальства все-таки получил.

Прошло после этого уже более сорока лет. Но помнится это, словно было это вчера.

ГИБЕЛЬ «КАРАГИ»

Недавно в газете «Вести», в рубрике «Камчатка. Век двадцатый», я натолкнулся на коротенькую заметку: «21 февраля 1966 г. затонул в море от обледенения средний рыболовный траулер “Карага” вместе с командой, состоящей из двадцати четырех человек, и двумя инженерами-испытателями нового траля Юрием Архиповичем Шевченко и Владимиром Ивановичем Каманиным».

Эта коротенькая заметка всколыхнула в моей памяти печальные воспоминания. Старпомом на «Караге» был мой соученик по заочному отделению мореходного училища в 1965 г. Владимир Шеховцев. За несколько дней до гибели судна он получил в отделе кадров назначение на «Карагу». Попросился туда сам, потому что пришла пора менять рабочий диплом на звание штурмана дальнего плавания. А «Карага» как раз частенько ходила в дальний район для поисковых работ. Вот ведь судьба человеческая! Не знаешь, где найдешь, где потеряешь...

Во время упомянутых событий я был капитаном транспортно-холодильного судна «Мизар» Управления тралового флота и находился примерно в одном районе с СРТ «Карага».

Но начну по порядку. Мы с полным грузом снялись в район Озерновского рыбокомбината. После выгрузки в Озерной должны были взять груз рыбопродукции в Охотоморской экспедиции.

Заранее предупреждаю читателя о том, что с момента описываемых событий прошло сорок лет, и многое в памяти не сохранилось, так что, может быть, немного напутаю в датах.

19 февраля к вечеру мы проходили остров Уташуд. Радист принес метеопрогноз на следующий день. Он был неутешительным: ожидался ветер силой до десяти баллов. Поскольку при такой погоде в Озерной делать нечего, я решил отстояться в бухте Русской. Изменил курс, и к полуночи мы были уже в бухте.

Ветер набирал силу, мы отдали оба якоря в вершине бухты и стали ждать улучшения погоды.

На следующий день утром бухта Русская напоминала крошечный ад. Дул ураганной силы ветер от норд-веста, стоял сильный мороз. Сила ветра была такова, что когда штурман на мостике чуть приоткрыл дверь, ее тут же порывом ветра ударило о дверной косяк. От удара от дубовой двери отвалилась царга.

После полудня наступило кратковременное затишье. В бухту зашел отстояться краболов «Сергей Лазо» Кработреста. Отдал якорь и оказался носом на выход из бухты. Не прошло и часу времени, как сильным порывом ветра его прижало к берегу. Отойти он, естественно, не мог. Прошло менее получаса, как он запросил помощи у рыбного порта: «Имею контакт с берегом. Прошу выслать два мощных буксира для оказания помощи». Рыбный порт ответил, что буксиров не имеет и помощи оказать не может.

Шло время. Дело близилось к вечеру. Стало заметно, что краболов начинает крениться. Крен уже достиг примерно десяти градусов. Дело в том, что правым бортом краболов основательно прихватил грунта. Положение стало критическим. Но бывают же чудеса на свете! Вдруг неожиданно рванул порыв ветра с правого борта, и краболов как пушинку оторвало от берега. На нем, надо отдать должное экипажу, быстро выбрали якорь, и краболов сразу дал ход и пошел в море. Вот как получается в жизни: спасительная гавань могла стать местом серьезной аварии.

На другой день погода продолжала бушевать. Снова сильный мороз сопровождался ветром. При уменьшении силы ветра мы получили указание сниматься в порт. Пошли, придерживаясь ближе к берегу.

В порту узнали, что СРТ «Карага» сильно обледенел, пытался зайти и отстояться в бухте Вестник. Но немного недотянул. Судно потеряло остойчивость и моментально затонуло недалеко от острова Уташуд, на глубине метров тридцати. Судя по всему, спастись у экипажа не было возможности. Стояла ночь, и судно пребывало как бы в ледяном панци-

ре. Да и, очевидно, у капитана была уверенность, что до спасительной гавани он дотянет. Но так и не получилось...

Рыбаки никак не могут получить ответ на мучающий их вопрос. Судно затонуло на сравнительно небольшой глубине. Почему его не пытались поднять? Ходили разговоры о том, что работала военная водолазная партия, и из членов экипажа подняли только одного — начальника рейса Юрия Архиповича Шевченко. Так ли это? Ни подтвердить, ни опровергнуть этого никто не может.

В этот жестокий шторм попали несколько наших СРТ, бывших на переходе. Хорошо помню, что среди них находился СРТ «Семипалатинск», капитан Андрей Путилов. Он долго работал в Тралфлоте, затем капитанил на БМРТ и одно время трудился лоцманом рыбного порта. Сейчас я его уже долго не встречаю, наверное, уехал на материк.

Спустя примерно полмесяца в Управлении тралового флота был оглашен приказ. Отличившихся в борьбе со стихией рыбаков наградили ценными подарками. В основном, фотоаппаратами, часами и средневолновыми радиоприемниками.

...Прошло уже сорок лет со дня этой катастрофы. Может быть, сейчас настало время внести ясность и рассказать правду, почему «Карагу» не стали поднимать? Тогда даже не все знали о произошедшей трагедии, только моряки и их родственники. Конечно, трудно представить себе в то время идущую по городу похоронную процессию из двадцати шести гробов. Подобные трагические происшествия просто замалчивали. Был ли в этом смысл, сейчас сказать трудно. Такова, видно, судьба моряков. Недаром же пелось в старинной песне: «Жизнь ты моряцкая, доля незавидная, как тяжела и горька...»

Выше я писал, что, по слухам, с затонувшего судна подняли только одного человека — Юрия Архиповича Шевченко. Спустя несколько дней после публикации в газете в редакцию позвонил один из читателей. Он сказал, что подняли другого человека, тоже инженера-испытателя нового трала — Владимира Ивановича Каманина. Для остальных моряков с этого судна «Карага» стала братской могилой...

Еще через некоторое время, перебирая старые бумаги, я натолкнулся на заметку из газеты «За высокие уловы» (ныне «Рыбак Камчатки») за 1966 г. Называлась эта заметка «Подарки за мужество». Приведу ее полностью.

«Уже сообщалось, что в ночь на 21 февраля 1966 г. по восточному побережью Камчатки прошел циклон с ураганным ветром, скорость которого достигала 53 метра в секунду.

Застигнутые ураганом траулеры “Ковран”, “Семипалатинск” и “Кит” подверглись сильному обледенению. Образование льда на надстройках, палубах и такелаже было настолько интенсивным, что экипажи судов, работая непрерывно на околке льда, не могли справиться с обледенением, вследствие чего появилась опасность потерять остойчивость. Положение усугублялось ураганным ветром. Крен судов достигал 55 градусов.

Несмотря на такую чрезвычайно тяжелую обстановку экипажи СРТ “Ковран” и “Семипалатинск” вышли победителями из схватки со стихией. Капитаны траулера “Кит” т. Киселев и транспортно-холодильного судна “Мизар” т. Кривоногов для предупреждения обледенения судов приняли правильное решение переждать плохую погоду в укрытии.

Недавно в Красном уголке Управления собрались моряки, которые в ту тревожную ночь проявили выдержку и смелость в борьбе с разбушевавшейся стихией. Согласно приказу по Управлению им были вручены ценные подарки.

Почетные грамоты и фотоаппараты “Киев-4” получили капитаны судов “Семипалатинск” и “Ковран” А. С. Путилов и Б. Ф. Баулин. Почетными грамотами и фотоаппаратами “Зоркий” награждены боцман судна “Ковран” В. Г. Титякин, третий штурман СРТ “Семипалатинск” М. А. Уренев, начальник радиостанции “Семипалатинска” В. П. Харитончик.

Транзисторные приемники и почетные грамоты вручены помощнику тралового мастера траулера “Ковран” Н. П. Беккеру, рыбному мастеру этого судна А. М. Бурлакову, матросу А. Ф. Недземовскому, старшему механику СРТ “Семипалатинск” А. С. Дидуку, рыбному мастеру В. А. Игнатенко, помощнику тралового мастера В. Н. Быкову. Наручными часами “Слава” награждены матрос СРТ «Ковран» А. И. Пономаренко и траловый мастер СРТ “Семипалатинск” Г. П. Федорко.

Почетные грамоты и киносъемочные камеры “Спорт” получили траловый мастер “Коврана” М. С. Каталов и матрос “Семипалатинска” В. З. Сербушан. Настольными часами “Маяк” и Почетной грамотой награжден второй механик Н. Н. Сопронов. Почетные грамоты получили семнадцать человек.

Кроме этого, ценные подарки вручены капитанам СРТ “Кит” и ТХС “Мизар” С. Т. Киселеву и Т. М. Кривоногову».

Вот такая заметка. И обратите внимание — ни слова о «Караге»! Отметим мужество и героизм выживших, но даже не упомянули о погибших моряках!

Сейчас многие говорят, что в последнее время стало больше аварий и катастроф. Да не больше их стало, просто сейчас об этом разрешили говорить. А раньше подобные вещи, особенно связанные с гибелью людей, просто замалчивали. Время было такое. Советский Союз должен был выглядеть, как самое счастливое и безопасное государство, где гибель людей в мирное время просто невозможна. История «Караги» — один из примеров издержек такой пропаганды. Что ж, Бог им судья, а погибшим морякам — вечная память!

Примечание редактора. Скорбный список жертв стихии с «Караги» ныне нанесен на одну из памятных досок, установленных в центре города на Аллее морской славы, напротив здания бывшего Управления тралового и рефрижераторного флота.

ОТКАЗ МОЖНО ОТРЕЗАТЬ

Шел февраль 1966 г. Подходила к концу выгрузка в Кихчике. Море уже затянуло льдом. Нам нужно было следовать на север, в Ичу. И тут ко мне обратился с просьбой директор Крутогоровского рыбокомбината:

— Тимофей Михайлович! Наш катер «ЖК» уже два месяца находится на работах в Кихчике. Сейчас у него вышел из строя двигатель. Его надо прибуксировать сюда, в Крутогорово, все-таки здесь у моряков семьи. Да и катер нужно ремонтировать.

— А почему вы не попросите аварийно-спасательный буксир Сахалинрыбпрома «Декабрист»? Он здесь как раз патрулирует и эту работу делает в два счета.

— Да сделает-то он ее сделает. Но ведь он возьмет за эту работу столько, что разденет и разует комбинат полностью. Ведь у него очень высокие расценки.

— Ну, а нам-то вы что-нибудь заплатите?

— А как же!

— Я вас прошу учесть, что идти мне по пути в Ичу. Но дело в том, что обстановка ледовая, а у нас судно транспортное, и буксирной лебедки нет. Поэтому при необходимости, когда мы застреваем во льду, нам приходится выбирать буксир вручную, в ледяной воде. А это очень тяжело.

— Я вам гарантирую оплату экипажу в размере двухнедельного оклада!

— Ну, ладно. Давайте радиограмму с просьбой о буксировке, чтоб все было официально, и мы приступаем к работе.

Через час радиограмма лежала у меня на столе: «Капитану транспортно-холодильного судна “Мизар” Кривоногову. Просим взять на буксир катер “ЖК” и доставить в Крутогорово. Оплату в пределах двухнедельного оклада гарантируем».

Расстояние до Крутогорово невелико. На следующие сутки катер доставили по назначению. Документы на буксировку были оформлены с соответствующими подписями и печатями. Дело оставалось за малым — получить эти честно заработанные деньги. Но это оказалось сделать не так-то просто.

По приходе в порт пошел в бухгалтерию. Там получил указание: «Идите и утрясите это дело в службе мореплавания».

Пришел я к капитану-наставнику С. И. Пронину. Показал все оформленные документы. Он их посмотрел и сказал, что надо получить визу начальника отдела флота Камчатрыбпрома В. Г. Очеретина.

Там меня неожиданно огорошили. Дело в том, что накануне вышел приказ по Минрыбхозу, завизированный отделом труда и зарплаты. Отныне оплата за буксировку и другие работы в рамках одного ведомства отменялась. То есть теперь наш экипаж не мог получить денег за работу, выполненную для рыбокомбината, поскольку все мы относились к одному ведомству — Камчатрыбпрому.

В. Г. Очеретин взял мое соглашение на оплату с директором рыбокомбината и наложил резолюцию: «Отказать». Возмущаться и что-то доказывать было бесполезно. Получается, мы оказали рыбокомбинату просто дружескую услугу.

И тогда у меня мелькнула мысль: а не попробовать ли еще один вариант? Резолюция «Отказать» была написана в верхней части листа с нашим соглашением. Мне ничего не оставалось, как отрезать эту строчку.

С чистым соглашением я опять прибыл к С. И. Пронину.

— Ну, как дела? — спросил он.

— Все в порядке. Начальство вмешиваться не стало. Очеретин сказал, что раз вы с директором договорились, то и выставляйте сами счет рыбокомбинату.

Пронин всему сказанному поверил и дал команду в бухгалтерию. Счет был выставлен, и через неделю экипаж получил заслуженное двухнедельное вознаграждение.

Вот так приходилось «выдирать» свои кровно заработанные деньги из управления флота.

КАК ПОГУБИЛИ ЖУПАНОВСКИЙ КОМБИНАТ

Жупановский рыбокомбинат располагался в сотне с небольшим миль от Петропавловска, на западной стороне Кроноцкого залива. По долгу службы мне приходилось частенько бывать там, начиная с 1949 г., а особенно в 1967 г.

Комбинат в Камчатрыбпроме был на хорошем счету. Он имел удачное месторасположение. Все побережье заросло густым березовым лесом, имелось много сенокосных угодий. В Кроноцкий залив впадает много речек и ручьев, есть даже и большая лагуна.

На берегу располагались школа-десятилетка, столовая, срубленная из хорошего соснового бруса. Стояли добротные здания рыбоконсервного завода и холодильника. Во время пребывания на берегу бросалось в глаза, что живущие здесь люди домовитые, всей душой прикипевшие к этим местам. На каждом окне и на верандах росли крупные красные помидоры. Кроме этого, в каждом дворе имелся и добрый мешок вяленой корюшки. Везде держали поросят, коров, телят. Окрестные леса изобиловали грибами и жимолостью, брусникой, морошкой. Здесь водилось много дичи, была прекрасная охота на лисицу, соболя, глухаря, зайца. Невдалеке находились и горячие целебные источники. Славился рыбокомбинат своей знаменитой жупановской селедкой. А на Калыгирском озере, расположенном невадалеке, обитала не менее знаменитая калыгирская сельдь.

Предприятие имело и несколько судов типа МРС. Они добывали камбалу и сдавали своему комбинату на заморозку и на выработку консервов. Сырьевая база была очень хорошей. Километрах в десяти от берега располагался рыболовецкий колхоз. Кроме рыбной ловли, он занимался животноводством — имел стадо молочных коров. Здесь проходили туристы, следовавшие в Кроноцкий заповедник.

Это место имело еще одну интересную особенность. Побережье усеивали бревна — лес-плавник. Дело в том, что этот лес выносила река Камчатка. Течением его влекло на юг, а южными летними ветрами прибывало в район бухт Моржовая, Калыгирь, Медвежка, приносило в район Жупаново и бухты Ольга. На берегу порой скапливались целые штабеля древесины. Бывали случаи, когда разбивало и плоты-сигары. При этом в море уходили сотни кубов леса. Казалось бы, собирай его, распиливай и строй из брусьев добротные дома. Но у нас, русских, порой получается все не так, как надо. Случалось: посылают людей на сбор бревен, выделяют трактор, катер, автомашину. Подвозят бревна

на рыбокомбинат. А дальше доходит до смешного. Заплатить бригаде за этот труд и добытую древесину бухгалтерия не может — нет такой статьи в финансовых документах. Люди подавали в суд, а в дальнейшем охота заниматься этим делом у них пропадала. Вот и получается, что сделать можно было многое, но фактически ничего не получалось.

Как-то у меня зашел разговор об этом комбинате среди плавсостава. В разговор вступил Юрий Константинович Архипов, многие годы работавший старшим механиком на судах Камчатрыбфлота, а потом на судоремонтном заводе «Фреза». Вот что он рассказал:

— А ты знаешь, Тимофей Михайлович, ведь наша семья по вербовке приехала в Жупановский рыбокомбинат в 1936 г. Я хорошо помню ту жизнь, мне было тогда одиннадцать лет. По словам родителей, в то время директором комбината был Тимофей Васильевич Корниенко, очень дельный и уважаемый человек. Он внимательно и бережно относился к людям. Приехавшие на работу перенесли голодовку начала тридцатых. В стране действовала карточная система. Поэтому Корниенко решил своим рабочим в свободное время готовить для себя консервы из лососевых головок и калтычков. Закатывали в банки и печень, сердечки, молоки. Взамен на работу «на подхват» выходили члены семьи. Нам, пацанам, тоже находилось дело: протирали банки, клеили этикетки. Жаль, что такой замечательный человек в 1938 г., в разгар ежовщины, погиб от рук НКВД. . .

В 1967 г., как я уже говорил, нам часто приходилось ходить в Жупаново. Народ там был очень доброжелательный и отзывчивый. Однажды ко мне обратился наш работник флота Василий Анисимович Саломатин: «Ты будешь в Жупаново, узнай в поссовете. Я там работал с 1941 до 1944 г. каюром в комбинате. Сейчас надо оформлять пенсию, а справки нет. Недавно сгорела контора. Может быть, есть возможность оформить справку по свидетельским показаниям?»

В поссовете к моей просьбе отнеслись с пониманием. Посоветовали обратиться к Владимиру Николаевичу Анисимову. И он вспомнил: «Да, Вася Саломатин действительно в это время работал каюром. В 1944 г. мы его проводили в армию. Здесь есть еще люди, которые его помнят. Следующим рейсом придете, справка будет готова». И, правда, в следующее посещение Жупаново нам вручили эту бумагу.

Довелось мне немного поучаствовать в ловле и выработке консервов из калыгирской сельди. Бригадиром лова работал Иванов — высокий, уже в солидном возрасте человек, отменный рыбак. Был в бригаде и другой отличный рыбак-охотник Николай Галкин, уроженец Жупа-

ново. Родился он здесь в 1937 г., здесь же окончил школу. Летом рыбачил на неводах, а зимой охотился в тайге. Рыбак и охотник был очень удачливый. Рассказывал, что в некоторые годы в тайге было очень много зайцев. За ночь в петли их попадалось до двадцати штук. Привозил их домой с охоты до семидесяти штук, много сдавал в госпромхоз. Брал лисицу и соболя. По словам Галкина, на этой земле собирали хорошие урожаи картофеля, капусты и других овощей. Не ленись и работай, и обеспечишь себе сытую жизнь. Так оно фактически и было.

Но наступили трудные времена. Как ни старался директор комбината Павел Васильевич Андреев, но спасти положение не смог. А тут еще случился пожар на рыбозаводе. Восстанавливать его не стали. Обработывающего флота для МРСов стали выделять мало. А завод и холодильник всю добываемую рыбу обработать не могли. Тут заговорили о модном в то время понятии «рентабельность». А достигнуть ее было фактически невозможно. В Камчатрыбпроме решили передать завод на баланс Моховского рыбокомбината. Как-то, прийдя за грузом на Моховую, я услышал разговор о судьбе Жупаново. Диспетчеры говорили, что эта обуза им не нужна. А один из них, будучи в некотором подпитии, заявил: «Мы его месяцев через пять-шесть обанкротим и спишем».

Так оно и получилось. Месяцев через шесть Жупановский комбинат (он уже к этому времени перешел в ранг рыбозавода) фактически обанкротился и был ликвидирован. В районе Моховой и в Елизово построили жилые пятиэтажки, куда и переселили людей. Кто получил работу, а кто ушел на пенсию. В бывшем комбинате осталось несколько человек.

Получилась несуразная вещь. Расположенный на хорошем месте комбинат, дававший людям сытую и безбедную жизнь, прекратил свое существование. Сейчас я часто вижу бывших жупановцев. Недавно встретил старейшего жителя Владимира Николаевича Анисимова. Спросил его, как жизнь. Старик ответил прямо: «Разве это можно назвать жизнью? В этой пятиэтажке с одной стороны песни поют до полночи, а с другой дерутся. Ночью страшно выходить на улицу, кругом жулье. Теперь о вольготной жупановской жизни осталось только вспоминать...»

КАПИТАН СТАЛ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕМ

В 1972 г. мне пришлось на транспортном рефрижераторе «Паратунка» перевозить соленую осеннюю охотоморскую сельдь в порт Маго. Этот порт расположен выше Николаевска-на-Амуре. Там сельдь перегружали на суда Амурского речного пароходства и доставляли

в Хабаровск. В устье Амура мы брали на борт лоцмана и следовали до Маго под его проводкой.

С одним из лоцманов, Николаем Ивановичем, пришлось познакомиться поближе. Любил он рассказать про свое житье-бытье. Узнал я от него, что зимой их на командирской учебе обучают японскому языку. За три года занятий он уже мог довольно-таки сносно объясняться с японцами.

Следовать приходилось против сильного амурского течения, что, естественно, замедляло наш ход. Нас постоянно, «как стоячих», обгоняли японские суда. На глаз, они имели скорость узлов четырнадцать, а то и пятнадцать против наших девяти. Я спросил Николая Ивановича в шутку, есть ли японские суда, которые имеют скорость меньше нашей. И вот что он мне рассказал:

«А ты знаешь, ведь мне приходилось проводить такого могиканина целую навигацию. Ох, и намучился я с ним! Расскажу тебе о нем подробно.

Этот пароход — “Сояя-мару” — имел грузоподъемность примерно две с половиной тысячи тонн. Его капитан Мацумото очень давно работал в судоходной компании. И вот Мацумото поделился со мной секретом, что ему должны к закрытию навигации на Амуре подарить этот пароход. Как я убедился, человек этот был за дело болеющий, практичный, очень бережливый и расчетливый.

Проводить “Сояя-мару” было мутрно. Против течения он еле выгребался, времени на его проводку тратилось много. И, как на грех, вести его чаще всего приходилось мне.

С закрытием навигации я распрощался с капитаном и пожелал ему всех благ, а больше всего — получения в подарок парохода.

И вот весной следующего года с открытием навигации мне поступила заявка проводить именно “Сояя-мару”. Чертыхнувшись, я вышел к нему навстречу. Поднявшись на борт, я, как всегда, дал команду “Полный вперед”. К моему великому удивлению, корпус парохода задрожал, и пароход понесся со скоростью миль пятнадцать в час.

Удивленный, я обратился за разъяснениями к Мацумото. Улыбающийся капитан показал мне на корабельную трубу и машинное отделение и объяснил, что компания ему действительно подарила пароход. А он за зиму поставил его на судовой верфь в ремонт. Корпус парохода сохранился хорошо, а машину пришлось капитально переоборудовать. Котлы и паровую машину выбросили, поставили дизель. И так удачно это сделали, что теплоход сейчас имеет скорость пятнадцать миль в час.

С приобретением “Соя-мару” пришлось влезть в долги, и теперь предстоит работать круглый год. На зиму придется становиться на австралийскую или шанхайскую линию.

Следующей весной Мацумото при встрече сказал, что на фрахте за лето и зиму хорошо заработал и купил «по случаю» второй теплоход. А когда купит третий, то будет уже арматором, наймет третьего капитана и будет сидеть в конторе и руководить созданной новой компанией.

Прошел еще год. Снова “Соя-мару” пришел за лесом. На мостике стоял уже молодой капитан. Он передал мне сердечный привет от Мацумото. Рассказал, что тот уже на берегу и руководит работой трех своих теплоходов, передал от него гостинец — корзину яблок. Просил оказывать содействие в проводке его судов. Я искренне пожелал ему всего доброго и был очень рад за процветание его молодой фирмы».

РЖАВЕЮЩИЙ ФЛОТ

Некоторое время тому назад по Центральному телевидению показали интересную передачу. Речь в ней шла о том, что в портах Дальнего Востока скопилось очень много затопленных и полузатопленных плавсредств. Суда эти ржавеют, выделяют из емкостей остатки нефтепродуктов. Показали бухту Улисс под Владивостоком. Это прекрасное место настолько захлавлено, что просто не верится, что можно довести до такого состояния столь чудесный уголок природы. В заключение ведущий сказал, что на очистку акватории нет ни копейки денег, но даже при полной очистке бухты в ней нельзя будет купаться еще лет пятнадцать. И в таком плачевном состоянии пребывают все бухты и гавани нашего Дальнего Востока. Похожая ситуация и в портах Балтики, Каспия и даже Арала. Чтобы обратить в такое состояние нашу природу, надо не просто ее не любить, а ненавидеть.

В одной из местных газет было опубликовано письмо читателя, в котором он рассказывал о том, что живет на судоверфи и видит, что в бухте Раковой уже несколько десятилетий гниют десятки судов. Будут ли очищать бухту и убирать этот металлолом? Ответ был таким знакомым: на очистку акватории нет денег. Поначалу иностранные компании приобретали металлолом, а сейчас закупки сократили и стали меньше платить. Поэтому нам стало невыгодно его по такой цене продавать. Таким образом, круг замкнулся. А ведь, казалось бы, при такой ситуации, чтобы очистить акваторию, надо пойти даже на то, чтобы

доплачивать иностранцам. Ведь из существующего положения надо выходить, невзирая на затраты.

Читатели той статьи узнали и такой интересный факт. Несколько лет назад корейский предприниматель собрался закупить у нашего торговца партию металлолома. Будучи человеком осмотрительным, он решил убедиться, что покупает. Прилетел в Петропавловск. Здесь продавец привез его к огромной куче ржавеющего металла, заявил, что это его собственность, и предложил заключить сделку. Даже фотографию на этом фоне на память сделали. Уверенный в сделке покупатель прибыл в Корею, взял крупный кредит в банке, для чего заложил принадлежавшие ему магазин и дом. Взятые в долг доллары перевел продавцу металлолома. Но напрасно корейский бизнесмен ждал купленный металлолом. Не получил он ни ответа, ни привета. Обеспокоенный бизнесмен снова прибыл в Петропавловск. Здесь, к своему ужасу, он обнаружил, что разорен. Та куча металлолома продавцу никогда не принадлежала, и, соответственно, получить ее бизнесмен не мог. Его заложенное имущество удержали за долги. А за мошенничество недобросовестного продавца не сумели привлечь к уголовной ответственности. Наши несовершенные законы не смогли защитить иностранного предпринимателя.

Много лет назад мне приходилось участвовать в продаже нашего судна на металлолом в Японию. Поэтому я видел, как это происходит «у них». Торги проходили в Находке. Камчатский лесовоз «Петр Соловьев» продавали японской фирме «Кехо Тсуе». Надо сказать, что эта фирма закупает металлолом по всему миру. Для успешной работы она имеет солидное количество инженеров-кораблестроителей. Они прибывают на торги в какой-либо порт, очень тщательно осматривают продаваемое судно, устанавливают количество имеющегося на нем цветного металла, так как от этого зависит его цена. Затем определяется срок доставки проданного судна в порт раздела за счет судовладельца. Если будет задержка, то судовладелец платит неустойку.

В порту Осака, куда «Петр Соловьев» пришел своим ходом, мы познакомились с руководством фирмы. Наш экипаж поселили в гостинице. Обслуживали в ней на высоте. Среди служащих обращал на себя внимание высокого роста пожилой японец. Звали его на русский манер Владимир Владимирович Яно. Скажу несколько слов об этом интересном человеке. Во время войны в 1945 г. его призвали в армию, он попал в плен, где пробыл несколько лет. Работал рабочим на стройке владивостокского Дальрыбвтуза, подружился с русским прорабом, изредка подводившим его к киоску и угощавшим ста граммами. Из рус-

ской жизни ему нравилось только то, что рабочий в России мог послать своего начальника подальше. А, по его словам, в Японии этого делать было нельзя, могли возникнуть большие неприятности с полицией.

Так вот, Владимир Владимирович рассказал мне одну историю из своего личного опыта. До нас этой фирме сдавалось судно Сахалинского пароходства. На другой день утром экипаж должен был отправляться домой. Два члена экипажа решили провести последнюю ночь в домике с красным фонарем, хотя в кармане не имели ни единой иены. По простоте душевной они думали, что, раз денег нет, то и платить не придется. Но ребята жестоко просчитались. Утром, когда они уже хотели оставить заведение, были задержаны хозяйкой. Когда же она узнала, что у них нет денег, то, не мудрствуя лукаво, вызвала пару полицейских. Моряков препроводили в отделение полицейского участка, где им предложили заплатить за полученное удовольствие. Туда же вызвали капитана и В. В. Яно как представителя фирмы.

Полицейский чиновник, войдя в курс дела, заявил, что пока капитан не внесет долг, экипаж не выпустят из порта. Но капитан тоже заявил, что судовая касса пуста. Яно сказал ему, что по его заявке может привезти ему хоть миллион, хоть два. Капитану ничего не оставалось делать, как дать заявку на деньги. Получив их из банка, капитан отдал долг хозяйке веселого домика. Но как капитан отчитывался по приходе в свой порт, трудно представить. Такие расходы в Сахалинском пароходстве, да и в других тоже, я думаю, не были предусмотрены.

Полицейский чиновник пояснил тогда, что полиция должна защищать владелицу заведения, как и любого гражданина, ведь она платит властям налоги и поэтому находится под защитой закона. И я думаю, в этой истории это и есть главная мысль. Понятно, почему тот незадачливый корейский предприниматель, разорившийся на несостоявшейся покупке металлолома, и подумать не мог, что его здесь так облапошат. Разное все-таки отношение у нас и у них к понятиям «договор» и «закон». И неудивительно, если с нашими ушлыми продавцами после таких историй никто не захочет иметь дело.

...Прошло уже почти тридцать лет, как «Петр Соловьев» был сдан на металлолом в Осаке. В этом громадном порту не увидишь ржавеющих судов. Переплавляют свои, да еще и закупают у других. Только в наших портах сдвигов очень мало. И первая причина этого катастрофического положения — отсутствие средств. Поэтому, раз не можете очистить порты своими силами, то отдавайте этот металлолом бесплатно! Думаю, меня поддержат многие здравомыслящие читатели.

КАЛЫГИРСКУЮ СЕЛЬДЬ ЗАКАЗЫВАЛ МОСКОВСКИЙ КУПЕЦ ЕЛИСЕЕВ

Не так уж и много прошло времени с тех пор, когда на всех магазинных прилавках по доступной цене лежала великолепная продукция, сделанная нашими рыбаками, — жирная баночная сельдь специального посола. Я — один из тех, кому пришлось осваивать ее выпуск.

Эта работа началась примерно в 1961 г. и первое время велась на транспортно-холодильных судах «Плутон», «Орион», «Мизар», «Юпитер». Условия для выпуска устанавливались очень жесткими: сельдь должна быть осенняя, жирная и свежая. Ее брали с добывающих судов, редко с сейнеров, а чаще с СРТ, добывавших ее дрейфтерными сетями.

Сельдь фасовали в пятикилограммовые банки. На палубе судна устанавливался станок ручной закатки. Банка с уложенной в нее сельдью ставилась на нижнюю тарелку, прижималась крышкой. Станок включался, банка вращалась, рукоятка прижимала ролики — и крышка закатывалась.

Станки, получаемые с завода-изготовителя, имели конструктивные недоработки. В результате выходило много брака — нарушение герметичности. Наблюдалась так называемая «птичка», то есть частичное плохое прилегание крышки. Теперь рыбу надо было вытащить и уложить в новую банку, а испорченная приносила убыток.

Для того, чтобы людей, работавших на палубе, защитить от дождя и ветра, на стойках натягивали брезент. Устанавливали разделочные столы с весами, и работа начиналась. В банки закладывали обваленную в крупной соли рыбу, добавляли сахар и бензонокислый натрий. После закатки и проверки на герметичность банки, упакованные в картонные ящики с маркировкой, укладывались в охлаждаемый трюм. После его заполнения груз передавали на плавбазы Тралфлота «Ламут», «Чукотка» и другие. Бывало, перегружали и на транспортные рефрижераторы Востокрыбхолода.

Выпуск этой продукции начинался в середине июля и завершался в середине ноября. Ящики в трюме должны были еще и кантоваться, то есть переворачиваться. Это делалось для того, чтобы верхний слой сельди в банке не обсыхал.

К качеству предъявлялись очень высокие требования, вплоть до того, что окончательный расчет с командой и выплата премий производились только после полной реализации продукции. И нареканий практически не поступало, ведь люди работали на совесть.

Каждый год в Минрыбпроме, в Москве, проходила дегустация продукции всех бассейнов страны. Как правило, первые места по качеству доставались нашему Управлению тралового флота.

Одно лето нам на транспортно-холодильном судне «Мизар» даже пришлось выпускать пресервы из калыгирской сельди. Она обитала в Калыгирском озере и в июле уже набирала необходимую жирность. Ее мясо обладало особым вкусом. По словам старых рыбаков, до революции известный купец Елисеев заказывал по сто пудов этой сельди для своего московского магазина.

С начала освоения выпуска этой продукции работу хорошо оплачивали. Постепенно на судах сложился костяк команды. Особенно отличились старшие механики, внесшие улучшения в конструкцию закаточного станка. Это — Лева Иомтов («Орион»), Анатолий Федорчук («Мизар»), Николай Агапитов («Плутон»). Хорошо работали капитаны Михаил Владимирович Подригуля («Плутон»), за добросовестный труд его наградили орденом Трудового Красного Знамени, Григорий Ильич Каптенор («Орион»), Владимир Константинович Фузеев («Юпитер»). Хорошим и грамотным специалистом был рыбный мастер Владимир Мегеш с «Мизара».

Самыми большими нашими «неприятелями» были работники отдела труда и заработной платы Камчатрыбпрома, люди бессовестные и непорядочные. Согласно существовавшему коллективному договору, расценки на выпускаемую продукцию должны были утверждаться за две недели до выхода в море. Это делалось для того, чтобы человек знал, за что он будет в путину работать. Но, как правило, трудовики обводили нас вокруг пальца. Перед выходом клятвенно заверяли, что расценки пересматриваться в сторону уменьшения не будут. И мы им верили.

Но, проработав половину путины, получали радиограмму о снижении расценок. Становилось обидно за то, что нарушался основной закон социальной справедливости. Оплату уменьшали без внедрения новой техники и улучшения условий труда. И так продолжалось год из года.

И вот однажды, придя из экспедиции, я не выдержал, взял отпуск и вылетел во Владивосток. Там явился с заявлением к начальнику отдела труда и заработной платы Дальрыбы. А в это время как раз в одной из центральных газет вышла статья, в которой говорилось о безобразиях с оплатой труда. Руководство одного завода пошло по пути наименьшего сопротивления. Вместо внедрения новой техники они снижали расценки и таким путем повышали рентабельность предприятия. Этим делом занялась комиссия Центрального Комитета партии. Вывод она сде-

лала серьезный. Директора завода, председателя профкома, главного инженера и начальника отдела труда и зарплаты уволили с работы и исключили из партии.

С начальником отдела труда и зарплаты Дальрыбы у меня состоялся любопытный разговор. Он заявил: «Тимофей Михайлович, у вас со всеми надбавками и премией заработок в августе, сентябре и октябре получается больше, чем у генерала». На что я ему резонно ответил: «Генерал нужен нам один раз в двадцать лет, когда идет война. А я нужен каждый день, потому что кормлю людей. Если вы не согласны пересмотреть свое решение, мы будем вынуждены обратиться с жалобой в Центральный Комитет». Такой поворот его не устраивал. Расценки частично остались прошлогодними.

Теперь нужно с горечью отметить, что сейчас качество баночной сельди ухудшилось. Ведь нынче за качество продукции никто строго не спрашивает, а производители нарушают технологию. Сахара, который нужно заложить в банку, фактически нет, других составляющих тоже. Могут и перемороженную сельдь закатыть и назвать все это безобразие «спецпосолом». Получается, то, что мы в свое время нарабатывали, безвозвратно утеряно.

Примечание редактора. В качестве иллюстрации к последнему рассказу Т. М. Кривоногова приведу два приказа по Управлению тралового и рефрижераторного флота.

Первый за № 1039 от 11 сентября 1961 г.: «В связи с успешным освоением выпуска нового вида готовой продукции из сельди — “Сельдь баночного специального посола” экипажем транспортно-холодильного судна “Орион” на промысле в Олюторской экспедиции приказываю: 1. Выдать денежную премию капитану т. Каптенор Г. И. — в размере 100 руб., мастеру-технологу т. Богданову В. Г. — 100 руб., старшему механику т. Иомтову Л. И. — 100 руб. 2. Для премирования остальных членов экипажа выделить в распоряжение администрации судна денежную сумму 700 руб...»

Второй за № 291 от 3 марта 1962 г.: «Состоявшимся комсомольским активом принято решение взять шефство над освоением нового выпуска рыбопродукции — выработки сельди баночного посола на транспортно-холодильных судах УТРФ. Приказываю: транспортно-холодильные суда “Мизар”, “Орион”, “Плутон” и “Юпитер” именовать комсомольско-молодежными судами. Отделу кадров т. Александрову А. А. укомплектовать перечисленные выше экипажи судов комсомольцами».