

# ЛЮДИ И СУДЬБЫ

## МАСТЕР ВОЛЬТЕР

Этого интересного человека я знал давно. Приходилось видеть его в конторе Главкамчатрыбпрома в начале пятидесятых. Был он невысокого роста, с орденом Трудового Красного Знамени на груди. И звали его необычно — Сол Хаевич Вольтер. Это был знаменитый икорный и консервный мастер. А ближе с ним мне пришлось познакомиться в Октябрьском рыбокомбинате, где я находился в командировке. Будучи председателем государственной комиссии, принимал экзамены в Октябрьском профтехучилище. Училище выпускало судоводителей-двухсоттонников и механиков-дизелистов третьего разряда.

На судах АКОфлота Вольтера знали очень давно. В довоенное время на пароходах «Орочон», «Ительмен» и других осенью при отгрузке рыбопродукции брали с собой во Владивосток и рыбных мастеров. Они же из Владивостока со своей продукцией отправлялись в Китай и там сдавали ее окончательно. После сдачи на пароходе или по железной дороге прибывали во Владивосток и уходили в отпуск. К началу мая они уже занимались комплектованием специалистов и подготовкой снабжения. В конце мая — начале июня груженные пароходы с людьми снимались из Владивостока на Камчатку. На полуостров рыбаки прибывали за несколько дней до начала лососевой путины, успевали снять груз, снабжение, поставить невода, и путина начиналась. Эту схему десятилетия назад отработали старые рыбопромышленники, такие, как С. Грушецкий, А. Демби и другие.

В 1913 г. на одном из трансатлантиков Вольтер в группе эмигрантов попадает из Европы в Нью-Йорк. В то время уехать из России было довольно просто. Проезд оплатила благотворительная организация. По приезду в Нью-Йорк он попадает работать в портняжную мастерскую. Дело это ему не понравилось, и через пару лет он уезжает в порт Сиэтл, на другое побережье Америки. Там занимается на работу к французу-рыбопромышленнику и начинает постигать науку обработки рыбы — производство консервов и лососевой икры. Стал мастером-икрянщиком. В 1917 г. попал на Камчатку и начал работать на рыбалках. С приходом советской власти трудился на рыбокомбинатах АКО, а впоследствии Главкамчатрыбпрома.

К тому времени, когда мы с ним познакомились поближе, он оказался совершенно одиноким больным стариком. Ему исполнилось уже восемьдесят три года. Умерли жена и дочь. Октябрьский рыбокомбинат выделил ему квартиру, закрепил за ним уборщицу, которая ежедневно приходила и делала уборку — сам старик с этим уже не справлялся. По указанию директора ему разрешалось приходить на консервный завод, брать себе рыбину и баночку икры.

Такая жизнь его совершенно не радовала: самое настоящее прозябание на продуваемой всеми ветрами песчаной косе. Выехать же из Октябрьского ему было совершенно некуда и не к кому.

В разговоре я задал ему интересующий меня вопрос:

— Скажите, а как вам работалось у рыбопромышленников, и что они собою представляли?

И вот что он мне рассказал:

— Люди это были очень умные. Многие из них знали один-два иностранных языка, дали образование детям. Отлично понимали производство, были прекрасными организаторами своего дела. Иначе они бы и не смогли стать рыбопромышленниками.

Например, однажды мне передают указание от Демби: к полуночи прекратить прием рыбы. Меня это очень удивило: рыба шла хорошо, имелось много банкотары. Можно было еще очень много изготовить консервов. Ко всему этому стояла хорошая погода. Я пошел к хозяину и поинтересовался, почему мы вдруг все сворачиваем, ведь рыбы еще много и ее можно ловить. На что он мне ответил: «Эта рыба от нас никуда не уйдет. Она придет и на будущий год. На пароходе мы можем отвезти только ту, что уже добыли, больше нет свободной кубатуры. А выработанные консервы, оставшиеся здесь зимовать, потеряют сортность, и я эту бессортную продукцию продам себе в убыток. К тому же мне надо заплатить за аренду парохода, надо оплатить банковскую ссуду. Так что, дорогой мой, все это взаимосвязано». И я понял, что иначе он поступить не мог.

Когда мы выезжали с промыслов, то бесплатно оставляли местным жителям продукты — рис, сахар, многое другое. Часть товаров отдавали в кредит.

За работу нам платили очень хорошо. Направляясь на Камчатку, мы обязательно заходили в северный японский порт Хакодате. Там брали сетеснастные материалы, баночку, специи. Принимали свежий картофель в корзинах, овощи, капусту. За путину никогда не знали, что такое цинга. Возвращаясь с Камчатки, опять же заходили в Хакода-

те. Люди всегда заготавливали для себя два-три бочонка рыбы, в Хакодате ее продавали и покупали что-либо из промтоваров. Рыбы в те годы почти всегда приходило много. Так что запастись ею возможность имела.

— Ну, а как пришлось работать после установления на Камчатке советской власти? Какими хозяевами показали себя большевики? — спросил я старика.

— Специалистами они себя показали никудышными. Представьте себе: при отсутствии бочкотары нам приходилось отправлять соленого лосося в трюмах навалом. При транспортировке из рыбы выдавливался жир, который попадал в льяла, а оттуда выкачивался за борт. Такая рыба в пищу практически не годилась, ее отправляли в лагерь заключенным, благо по России их было великое множество...

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

В 1962 г. я был капитаном на поисковом СРТ «Крузенштерн». В то время осваивали так называемый близнецовый лов наваги на судах типа МРС. Этот способ помогал резко увеличить вылов рыбы. Руководил экспериментом инженер промысловой разведки А. Медведев. Часть МРС сдавала навагу в Крутогоровский рыбокомбинат. Однажды Медведев по делам высадился в комбинат. Вернулся оттуда обескураженный. Оказывается, выловленную навагу зарывали за комбинатом бульдозерами в землю: предприятие не имело аммиака для холодильных установок... Дальше, как говорится, некуда! Исполняющим обязанности начальника Камчатрыбпрома в то время был М. Б. Овечкин. Это под его «чутким» руководством происходили подобные вещи.

— А как дорого обходились первые зимовки на рыбокомбинатах! — продолжал свой рассказ Вольтер. — Ведь старые рыбопромышленники не оставались зимовать на своих рыбалках, и работники их тоже. Все возвращались домой, к семьям. А при советской власти стали строить огромные поселки. Людей, зимовавших там, надо было кормить. Зачастую на зиму оставляли мало продуктов, не было картофеля и овощей, про фрукты я вообще не говорю. В результате к весне люди заболели цингой. Для отопления жилья требовалось большое количество угля. Его надо было привезти, потом вынести вручную на носилках с кунгасов.

Это опять же ложилось на себестоимость выпускаемой продукции, да и труд сам по себе был крайне тяжелым.

— А приходилось ли вам встречаться с большими руководителями рыбной промышленности?

— Да, конечно. Встречался с самим А. И. Микояном (в 1940-х гг. заместитель Председателя Совета Министров СССР, ранее нарком продовольствия и снабжения, затем пищевой промышленности. — *Ред.*). Но особой радости она мне не принесла. Наоборот, расстроила. Микоян побывал на Камчатке и Курилах. Как-то меня вызывают в контору к директору рыбокомбината. Там заседал актив. Микоян задает мне вопрос: «У вас очень много идет мойвы. Буквально рыба лезет на берег. Как вы смотрите на то, чтобы ее засаливать?» Я ответил вопросом на вопрос: «А кого вы собираетесь кормить этой рыбой?» «Заключенных», — ответил он. Я сказал, что отношусь к этому отрицательно. Во-первых, заключенные тоже люди. А во-вторых, мойва служит пищей для трески, наваги, минтая. Так что нельзя подрывать кормовую базу для этих пород рыб. После такого ответа А. И. Микоян потерял ко мне всяческий интерес. Меня быстро освободили, я покинул актив и пошел на завод. В голове крутилась только одна мысль: какие же вы бестолковые люди!

— Несколько лет назад один журналист на страницах газеты рассказал, что рыбопромышленники так мало платили за проработанную пугину, что еле хватало денег на оплату билетов на обратную дорогу до Владивостока...

— Такому журналисту надо наплевать в глаза, — ответил Сол Хаевич. — Люди доставлялись на Камчатку и обратно за счет рыбопромышленника. Ловца и обработчика везли, конечно, не в каюте-люкс, а на нарах в трюме и на палубе. Но за фрахт парохода платил рыбопромышленник. И за работу он платил немало, иначе бы ему подперли колом дверь и ночью подожгли домик. Поэтому то, о чем пишет журналист, рыбопромышленники себе не позволяли. Да и свое доброе имя они берегли. Просто время у нас сейчас такое, когда чернят все дореволюционное. Хотя в действительности происходило иначе...

...Через год я снова был в Октябрьском. Но Сола Хаевича уже не застал. Похоронили его с почетом. В память о нем осталась одинокая заброшенная могила. Ухаживать за ней некому. Изредка в разговоре среди пенсионеров прозвучит фамилия Вольтера, но с каждым годом все реже и реже. Пенсионеры тоже уходят из жизни один за другим...

## РАССКАЗЫ МЕХАНИКА ВИГУРСКОГО

Весной 1952 г. я получил назначение на должность второго помощника капитана парохода «Капитан Чириков». Не могу не рассказать об этом судне, уж очень оно отличалось от многих других, на которых в то время приходилось работать морякам.

Этот лесовоз построили в Финляндии в 1949 г. На нем установили паровую машину системы «Христиансен и Мейер» и два паровых котла, на каждом грузовом трюме — по две паровых лебедки. Жилые помещения хорошо отделали. Кают-компанию и каюты комсостава облицевали карельской березой. Помещения очень красиво смотрелись, имея медные вешалки и дверные ручки. Ботдек покрыли финской сосной и пропитали бесцветным масляным лаком. На судне для хранения продуктов имелся хороший рефрижератор, но свежего мяса тогда попросту не было, поэтому холодильная камера обычно пустовала.

Отдел эксплуатации флота дело свое знал. Судно поставили на линию брать груз ящичной клепки и лес в Усть-Камчатске и развозить их по восточному и западному побережью Камчатки. Когда у парохода кончался бункер, то к нему подсылали парусно-моторную шхуну с углем. Брать его со шхуны приходилось своими силами. Платили за эту погрузку мизер. Пресную воду принимали в одной из бухт восточного побережья — Южной Глубокой, Наталии или Моржовой. В порт нас старались не пускать, это обходилось управлению флота дешевле. Часто приходилось разгружаться на рыбокомбинатах силами экипажа. Платили за это тоже неважно.

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

Родился он в 1902 г. Выходец из коренных дальневосточников, рос в большой семье. Было их три брата и три сестры. Жили во Владивостоке. Его отец попал на военную службу во Владивосток в конце девятнадцатого века, да так и остался здесь. Он работал на железной дороге. Хоть и занимал невысокую должность, но сумел дать образование всей семье. Владимир Петрович окончил гимназию, а в начале двадцатых — Морской техникум путей сообщения, бывшее Александровское училище дальнего плавания.

Его родственники работали на судах Добровольного флота. О прошлом города, Добровольного флота Владимир Петрович рассказывал

много и интересно. Оказывается, в то время в Добровольном флоте платили весьма высокую зарплату. Машинист первого класса на пассажирском судне «Орел» получал девяносто рублей в месяц. Для сравнения: костюм из хорошего материала, сшитый умелым портным, стоил сорок — сорок пять рублей.

В городе до 1920 г. шло большое строительство. В 1912 г. пустили первый трамвай, на улице Китайской возвели несколько гостиниц, строились причалы. Фирма «Кунст и Альберс» возвела прекрасный универсальный магазин, ныне известный как «ГУМ». Владивостокский порт был открыт, и всегда у причала стояло много судов под разными флагами, в их каютах были видны попугаи и мартышки. Суда стояли у причалов, и проходных не было.

Для работы на флоте следовало иметь мореходную книжку, дававшую право плавать под всеми флагами мира. Ее получение большого труда не представляло.

Жизнь во Владивостоке была дешевая. Этому способствовало то, что в городе и близлежащих селениях проживало много китайцев — прекрасных огородников. Они же являлись и отличными рыбаками, доставлявшими по утрам свежую рыбу на рынок и прямо по квартирам горожан. Кроме этого, китайцы были умелыми малярами и плотниками, могли сделать добротный ремонт.

С приходом к власти большевиков жизнь в городе сильно изменилась в худшую сторону. После окончания мореходного училища Владимир Петрович какое-то время работал в Добровольном флоте. А в 1929 г. трудился на пароходе «Тунгус» с капитаном А. И. Дудником. Глубокой осенью 1929 г. они доставляли трубы в Москальво, на север Сахалина, для строительства нефтепровода. В 1930 г. пришел в АКОфлот.

Позднее, когда мы теснее сдружились с Владимиром Петровичем, он начал более подробно рассказывать мне о своей жизни. Беседовали один на один в каюте, без посторонних ушей, ведь за подобные разговоры в то время не жаловали. Вот что он мне как-то поведал:

— Началась ежовщина. Хватали людей направо и налево. Арестовали и посадили в следственную тюрьму Владивостока и моего отца. Требование ему предъявили просто смехотворное: «Сдай имеющееся у тебя золото, царские червонцы». Естественно, арестовали по доносу, не имеющему под собой никакой почвы. В то время страна, как никогда, нуждалась в золоте. Как будто бы она когда-то в нем не нуждалась! Поскольку никакого золота не было, отдать его отец, естественно, не мог. Продержали старика в тюрьме полгода и, убедив-

шись, что взять с него нечего, отпустили. Вышел он из тюрьмы больным, полуслепым, по сути дела, самым настоящим инвалидом. После этого я стал советскую власть люто ненавидеть. Но все это, конечно, приходилось скрывать.

В 1942 г. я был старшим механиком на пароходе «Кингисепп». Пришли мы в Сан-Франциско. Однажды с двумя машинистами я вышел на берег. Прогуливаясь по улицам, встретился с женщиной. Она, услышав русскую речь, спросила нас: «Вы русские? Из какого города?» Мы ответили, что из Владивостока. Женщина страшно обрадовалась и сказала, что она уроженка Владивостока, родилась там, училась в гимназии. Когда узнала, что моя фамилия Вигурский, то сказала, что училась с Машей Вигурской в гимназии, и спросила, не моя ли это сестра. «Да, моя», — ответил я. Тогда она вытащила блокнот и написала мне свой адрес. Еще она сказала, что их семья уехала из Владивостока в 1918 г. Здесь, в Сан-Франциско, они обосновались и живут нормально, муж имеет работу. На прощание пригласила нас в гости.

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

Еще Владимир Петрович рассказал мне вот такой интересный эпизод. Когда он еще учился во Владивостокском мореходном училище, ему довелось познакомиться с Владимиром Клавдиевичем Арсеньевым — известным дальневосточным путешественником и писателем. Арсеньев, как и многие известные люди, часто читал публичные лекции, выступал и в мореходке. Молодежь слушала его, раскрыв рот, очень любила и уважала этого человека. Да и жил Арсеньев неподалеку от Вигурского, так что и в жизни им часто приходилось встречаться. Но уже в конце 1920-х гг., когда поднималась волна репрессий, начались гонения и на Арсеньева. Я, признаться, тогда Вигурскому не поверил: как же можно притеснять такого знаменитого человека? И лишь сейчас, спустя полвека, прочитал, что это действительно было так. Оказывается, у Арсеньева расстреляли жену и брата, а его дочь отсидела в лагерях. И если бы он не умер, то не избежать бы расстрела и ему самому.

Однажды Вигурский рассказал мне вот что.

«Дело происходило в 1937 г. Я в то время работал третьим механиком на пароходе “Коряк”, однотипном с “Ительменом”, построенном в 1918 г. в Японии на одной с ним верфи. Время то было страшное. Шла волна репрессий. По ночам хватали людей. Всѣ искали врагов народа, «контриков» и японских шпионов. На Дальзаводе арестовали много специалистов, как правило, очень высокой квалификации. Наш ремонт подходил к концу, но стало ясно, что к сроку завершить его не успеем. Надо было сделать одну отливку, не помню я уже названия этой детали, из чугуна или меди. Но поскольку мастера находились в тюрьме НКВД и давали показания, то дело не ладилось. При отливке выходил брак — то трещины, то раковины. И надежды получить качественную деталь уже не оставалось.

Однажды за обедом четвертый механик сказал, что в районе Второй речки есть мастерская, где производят отливки. Работает там мастером какой-то китаец. Капитан и старший механик заинтересовались, поручили мне сходить туда и узнать: может быть, там смогут сделать эту работу. Конечно, я высказал сомнение. Наверяд ли в какой-то кустарной мастерской смогут это сделать, если уж не смогли на заводе. Но на другой день утром я уже был на месте.

Благоприятного впечатления на меня мастерская не произвела. Это была, скорее, какая-то грязная лачуга. Наконец появилось главное действующее лицо — пожилой китаец высокого роста с полотенцем на голове, чумазый, как положено в литейке. На мой вопрос, сможет ли он сделать отливку, китаец высокомерно ответил: “Наша все может”. Договорились о цене, и я его спросил, когда можно узнать о выполнении заказа. На это он так же высокомерно ответил: “Зачем узнай? Можно телега таскай!” (то есть сразу бери телегу и забирай заказ). Пришел я на судно, весь разговор капитану и старшему механику так и передал. На что они мне ответили: “Получай у бухгалтера для расплаты деньги и бери с собой пару кочегаров. Чем черт не шутит, может, это и есть настоящий мастер, который нас выручит”.

Но поскольку у меня имелись большие сомнения, я ломового извозчика искать не стал, а решил сперва удостовериться, готова ли отливка. Когда китаец предъявил мне отливку, я был поражен. Она выглядела выше всяких похвал. Я был готов от радости расцеловать этого китайца. Быстро нашел извозчика, погрузили мы отливку на телегу и сердечно попрощались с мастером. Отливку скоро пустили в обработку, и мы вышли из ремонта в срок. Для меня, молодого специалиста, это



стало наглядным уроком в том, что первое впечатление о человеке может быть и ошибочным.

Наступил 1938-й, а потом и 1939-й год. Всех китайцев и корейцев из Владивостока и Приморья выселили в Казахстан и другие места нашей необъятной страны. Как объясняли работники НКВД, переселение было сделано для пресечения шпионской деятельности японской и китайской разведок. Шло время. Рос город, сносились старые здания и постройки. Через несколько лет разрушили и эту мастерскую. Куда делся и где окончил свои дни этот мастерской, я не знаю».

Так завершил свою историю Владимир Петрович.

Вот такая жизнь была в то время. Много еще рассказывал Владимир Петрович. А от себя добавлю, что старшим механиком Вигурский был дельным, очень бережливым. Эти качества он унаследовал от специалистов старого закала. Работал он на «Орочоне», «Чавыче», «Ительмене». После войны стоял в капитальном ремонте в Швеции на пароходе «Кильдин».

В дальнейшем наши пути-дороги с ним разошлись. Плавали на разных судах, но дружбы мы не теряли. Потом Владимир Петрович получил квартиру в соседнем доме. Но всему приходит конец. Подошло время пенсии, и Владимир Петрович переехал на родину, во Владивосток. Долго мы с ним переписывались, изредка он посылал мне по арбузу на идущих в наш порт пассажирских судах.

Прожил Владимир Петрович жизнь долгую, до восьмидесяти шести лет. Похоронен на Владивостокском Морском кладбище (В. П. Вигурский скончался 11 июня 1983 г. — *Ред.*).

### ПРИЗРАК «КАШАЛОТА»

Буксир «Кашалот» пришел в состав АКОфлота в марте 1945 г. из Портленда (США) в счет ленд-лиза. Судно имело очень прочный деревянный корпус, машину мощностью 1 000 л. с., водотрубный паровой котел системы «Бабкок-Вилькокс», работавший на угле. Что поражало на этом судне, полученном из новостроя, так это судовое снабжение: имелся тройной комплект белья, шерстяных одеял, запас спецодежды, большой запас краски, столярных и плотницких инструментов, посуды и камбузного имущества. Покрашенный шаровой краской буксир смотрелся внушительно. Но поскольку война уже приближалась к концу, на него не установили никакого вооружения.

Получение такого буксира было как нельзя кстати. Имевшийся ранее в АКОфлоте буксир «Кит» трагически погиб со всем экипажем в октябре 1938 г. при невыясненных обстоятельствах. Так что нужда в хорошем и мощном буксире была основательная. Дело в том, что цех морской сплотки в Усть-Камчатске, руководимый А. О. Милутиным, набирал темпы. Увеличивалось производство морских сигар. А подошедший для их буксировки «Кашалот» решал многие проблемы. Кроме того, на Ключевском лесокомбинате интенсивно работал цех по постройке катеров и кунгасов, там же выпускалась ящичная клепка.

Первым капитаном «Кашалота» стал К. К. Берг, происходивший из финских переселенцев, которые в 1868—1869 гг. на шхуне «Император Александр II» прибыли из порта Або (западный берег Финляндии) на Дальний Восток, в Находку. Командовал той шхуной шкипер Фридольф Гек. Об этом вольном шкипере говорится во многих публикациях по истории освоения Дальнего Востока, на морских картах и лоциях есть мысы и бухты, названные в его честь.

Сам Карл Карлович был, как он выражался, интернационального происхождения — отец финн, мать — шведка. Родился он в 1890 г. в Приморье. Рано осиротел. При переправе на парусной джонке по Амурскому заливу погибла его мать. А в скором времени он лишился и отца. В училище дальнего плавания во Владивостоке его, как сироту, определили на «казенный кошт». Так говорил сам Карл Карлович.

В 1911 г. он успешно оканчивает училище. Чтобы стать грамотным моряком, решает основательно изучить английский язык. Для этого он со своим другом, тоже выпускником училища, решает выехать в Австралию на строительство железной дороги. Стройку вели англичане. Как писал сам Карл Карлович, они прибыли в Австралию через Японию, порт Нагасаки. Работа на строительстве из-за жары была очень тяжелой, трудились они землекопами. Наняться на какой-нибудь парусный корабль было очень трудно — этот порт посещало мало судов. Наконец, счастье им улыбнулось. В конце 1911 г. Карл Карлович поступил матросом на финский трехмачтовый барк «Процион», имевший прямое парусное вооружение.

Выйдя из Австралии в Северную Америку, они спустились на юг, в Чили. Выгрузившись там, взяли груз селитры, обогнули мыс Горн и пошли в Европу. В 1912 г. «Процион» прибыл в один из голландских портов, где Карл Карлович рассчитался и поступил на английские пароходы. Здесь в 1914 г. его застала Первая мировая война.

Претерпеть ему пришлось немало. В то время на море хозяйничали немецкие подводные лодки. Суда, где работал Берг, подвергались торпедным атакам. Ему чудом удавалось остаться живым.

Наконец в 1916 г. на одном из пароходов с грузом вооружения он попадает в Мурманск. Отсюда по железной дороге прибывает в родной Владивосток. Задача, которую он ставил перед собой, выполнена: за эти годы прекрасно изучил английский язык, к тому же освоил французский, да и получил богатейшую морскую практику.

По приезде во Владивосток Карл Карлович работал в Добровольном флоте. А с приходом советской власти государство стало фрахтовать много иностранных судов, в основном, английских и норвежских. Нужда в штурманах, прекрасно знавших два языка, была большая.

В 1936 г. он трудится в АКОфлоте старшим помощником капитана на пароходе «Чавыча». За участие в поиске погибшего в 1940 г. парохода «Малыгин» Карла Карловича наградили орденом.

До начала 1944 г. Берг командовал паровыми траулерами. В начале 1944 г. Карл Карлович привел в Портленд на ремонт пароход АКОфлота «Эскимос». И стоять бы ему там до конца работ, но тут в дело вмешался случай. С судна сбежал кочегар. За такие вещи в то время с капитанов спрашивали строго. И поэтому Берга сняли с «Эскимоса» и направили на «Кашалот». В марте 1945 г. он перегнал «Кашалот» в Петропавловск, где буксир включили в список судов АКОфлота.

Вид Карл Карлович имел внушительный. Это был самый настоящий викинг — высокого роста, плотного телосложения, с рыжеватой шевелюрой, пышными усами, голубыми глазами, бронзовым лицом, овечьими ветрами мыса Горн. Одевался в прекрасный бостонский костюм с четырьмя золотыми капитанскими нашивками и золотыми пуговицами. Был очень начитанный, грамотный и интеллигентный.

Уволился Карл Карлович по уходу на пенсию году в 1956-м. В дальнейшем следы его затерялись. Никто не знает, где он завершил свои дни...

Но вернемся к «Кашалоту». В начале лета 1945 г. судно начало выполнять рейсы в Усть-Камчатск. Оттуда буксировало плоты-сигары, катера и кунгасы. На ботдеке размещали пассажиров. Конечно, сейчас в таких условиях перевозить людей никто бы не разрешил. Но тогда на это не обращали внимания.

В то время командовал «Кашалотом» штурман дальнего плавания Григорий Трофимович Ленский. В июле старшим помощником на буксир пришел известный на Камчатке моряк и рыбак Илья Григорьевич Евстафиади. Он два года воевал, вернулся после ранения.

В начале августа «Кашалот» получил необычное задание. Ему предстояло взять в Усть-Камчатске на буксир две 250-тонные баржи с рыбопродукцией и доставить их в Комсомольск-на-Амуре. Баржи принадлежали Петропавловскому морскому рыбному порту. На каждой барже находились по два матроса-рулевых. Заготовителем продукции был представитель авиазавода из Комсомольска-на-Амуре — Шведов. Дирекции авиазавода пришлось заниматься несвойственным делом от великой нужды в продовольствии.

Вышли мы в море 7 августа, за два дня до официального объявления войны Японии. По выходе из ворот Авачинской губы мимо нас полным ходом в тумане прошли три военных фрегата. Было странно видеть, как в такую погоду фрегаты смело заходят в губу. Как оказалось впоследствии, на кораблях американцы установили радиолокаторы.

Пройдя траверз острова Уташуд, по курсу увидели два дрейфующих пограничных катера. Если не изменяет память, они имели бортовые номера ПК-10 и ПК-9 и принадлежали нашему пограничному отряду. Их атаковал японский самолет, на катерах имелись убитые и раненые. Наш капитан в мегафон объявил, что возьмет их на буксир и доставит к острову Уташуд. Повели мы катера, но тут вскорости подошел пограничный корабль «Киров» и дал нам команду следовать по назначению.

На другой день мы уже прошли Первый Курильский пролив. Навстречу полным ходом шел «Партизан» (или «Охотск», точно уже не помню) — гидрографическое судно, во время войны оснащенное вооружением. У пушек и пулеметов в полной боевой готовности стояла команда. Мы сразу почувствовали, что назревают какие-то очень важные события, ведь война с Германией уже закончилась.

На следующий день, пройдя Озерную, примерно в районе Большерецка, капитан собрал команду в столовой и объявил, что мы находимся в состоянии войны с Японией. Как я узнал много лет спустя, из портов дали команду всем судам, находящимся в Охотском море, укрыться в Магадане. Наш капитан Г. Т. Ленский проложил курс к северной части Сахалина, на мыс Елизаветы. Спустя несколько дней мы вошли в Амурский лиман, а потом прибыли в Николаевск-на-Амуре. Там пополнили запас угля и взяли на борт военного лоцмана, затем пошли в Комсомольск-на-Амуре. Баржи поставили под борт: одну с левого, другую — с правого.

Вскоре мы пришли в Комсомольск-на-Амуре и ошвартовались к пристани под нанайским названием «Дземги». У меня сложилось впечатление, что жители города были сильно измотаны. Работали они

много: там было много оборонных заводов. Победа досталась им слишком дорогой ценой.

Стоянка затянулась: не было угля. К середине сентября мы спустились вниз по Амуру, в Николаевск. Но и там его совершенно не имелось. Надвигалась осень, благоприятное время для перехода уходило, что и привело позже к неприятностям.

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

«Орочон» взял на буксир нас и две баржи. Потом нас доставил в порт Отомари (ныне Корсаков) наш лесовоз «Коккинаки». Руководил им опытейший моряк Павел Алексеевич Глинский.

Угля по-прежнему нам не давали. Наступал ноябрь с его свирепыми штормами. Наконец мы взяли немного топлива и в первой декаде ноября на буксире «Коккинаки» последовали в Петропавловск.

Пройдя двое суток, попали в настоящий жестокий, уже зимний шторм. Буксир оборвало. Небо нам действительно показалось «с овчинку». Баржи тоже оторвало, и нас разнесло в разные стороны (как стало известно впоследствии, баржи выбросило на побережье Сахалина). Это произошло в рассвете. Машина из-за неисправности остановилась.

Видя наше безвыходное положение, Глинский решил подать буксир. Это надо было видеть! «Коккинаки» подошел «впритирку» к нашему баку, с его кормы полетела выброска. За ней стали вытравливать мантийский буксир. Его закрепили на носовом битенге. Павел Алексеевич вывел судно против ветра и стал придерживаться этого курса.

Наконец «Коккинаки» подвел нас к входу в Авачинскую губу. Через пару часов мы уже стояли у причала рыбного порта. Все с облегчением вздохнули. Рейс, полный драматизма, завершился. В потере барж вины капитана «Кашалота» Г. Т. Ленского водная прокуратура не усмотрела.

Теперь хочется сказать о судьбе буксира «Кашалот». Буксир загубили с самого начала его работы в АКОфлоте. Водотрубные котлы системы «Бабкок-Вилькокс» требуют внимательного и грамотного обслуживания. В марте 1945 г. на судне кончился уголь. И что удивительно, в порту, в спокойной обстановке, руководство флота и области не изыскало для буксира топлива. По словам одного из судовых механиков, котел застудили. После стали течь водогрейные трубки. Потом начались другие поломки в машине. Году в 1955-м буксир списали.

Предприимчивые жители Копай-города на судовой деке быстро разобрали его на дрова и хозяйственные нужды. К этому времени уже стали поступать из Финляндии новые буксиры со стальным корпусом.

А в 1970 г. я встретил «призрак» «Кашалота». Мы шли проливом Хуан-де-Фука в Ванкувер. На пути попался буксир, ведший две баржи с грузом леса-кругляка в Сиэтл. Каково же было мое удивление, когда я увидел перед собой точную копию «Кашалота». Такой же деревянный корпус, такая же широкая дымовая труба. Сначала я не поверил своим глазам. Но потом никаких сомнений не осталось. Оказалось, что американцы продолжали строить такие буксиры в деревянном корпусе и от их эксплуатации не отказались.

Поверите ли, но при виде «двойника» у меня на глаза навернулись слезы. Вспомнил я старый «Кашалот», себя, семнадцатилетнего паренька, и тот тревожный рейс...

## КАПИТАН БЕРГ И ГОРИСПОЛКОМ

Выше я писал о буксире «Кашалот» и его первом капитане Карле Карловиче Берге, следы которого после отъезда с Камчатки затерялись. Как выяснилось, он уехал во Владивосток, а оттуда — в Кисловодск, где купил себе дом.

Журналиста В. М. Иваницкого и меня заинтересовала дальнейшая судьба Карла Карловича. Этот человек прожил интереснейшую жизнь и наверняка оставил какие-то документы, связанные с его работой в английском флоте, в частности, английские рабочие дипломы и другие документы того времени. Им самое место в нашем краеведческом музее.

Мы попытались разыскать его родственников и завязать с ними переписку. Но из Кисловодска нам ничего не ответили. Камчатские знакомые моряки-пенсионеры искали его следы еще в двух городах — Ессентуках и Минводах. Но поиски ничего не принесли...

И вот недавно на нашу публикацию откликнулся старший девиатор Петропавловского морского рыбного порта Валерий Федорович Попов. Он хорошо знал Берга и сообщил следующее. Году в 1965-м или 1966-м девиатор Василий Прокопьевич Тимошенко отдыхал в Кисловодске. Там он встретил Карла Карловича, который был крайне озабочен свалившейся на него бедой: на том месте, где стоял его дом, наметилась большая стройка.

Дом подлежал сносу. Карла Карловича вызвали в исполком и заявили, что взамен государство выделит ему однокомнатную квартиру.

Иждивенцев, кроме старушки-жены, у него не было, и на большую площадь он рассчитывать не мог.

«Я, конечно, на это не согласился, — рассказывал Берг Василию Прокопьевичу, — и заявил, что в одной комнате я просто не размещусь, у меня большая библиотека. После этого написал письмо в Петропавловский горисполком и попросил у властей заступиться за меня и ходатайствовать о выделении двухкомнатной квартиры». Поскольку регулярно с Карлом Карловичем никто не переписывался, как решился этот вопрос, нам неизвестно. Сомнительно, что горисполком ходатайствовал за него.

Есть надежда, что кто-нибудь из читателей откликнется на нашу публикацию. Может, кому-нибудь известна дальнейшая судьба Берга и его архива. У нас есть уверенность в том, что у Карла Карловича должны остаться воспоминания. В нашем музее хранится его автобиография, написанная очень хорошим литературным языком, там прекрасно описана дальневосточная природа. Прожив жизнь, полную приключений, он не мог ничего не написать. Чего стоит хотя бы плавание вокруг мыса Горн на финском паруснике, ведь в то время среди русских моряков такой рейс могли сделать лишь единицы.

*Примечание редактора. Вот несколько штрихов из большой морской биографии К. К. Берга, ее камчатского периода, облеченных в форму приказов по АКО. Вначале приведем выдержку из донесения помполита парохода «Ительмен» Н. Н. Сильянова за период с 1 августа по 10 ноября 1935 г. Данные здесь оценки категоричны и, по-моему, несправедливы: «Старпом Берг — старый человек, в рейс был взят как диплом, не было старпомов (он категорически отказывался, так как всю жизнь плавал на маленьких судах), большую часть работы несет за него боцман. Плохо видит, плохо ходит. Человек неограниченно доброй воли ко всем без исключения. Абсолютно не может ничего организовать, все у него по-семейному, по-хорошему. Он даже не может распорядиться, как старпом, всех просит, и масса случаев, что его просьбу не исполняют.*

*Мне пришлось создать к нему мнение среди команды только для того, чтобы его слушали. На нескольких собраниях я заявлял, что старпом у нас пожилой человек, заслуженный в мореплавании, добрый старикан и к нему надо иметь уважение. Можно сказать, что старпома у нас нет, и об этом знает каждый пассажир, ведь пассажиры его не слушают. Он даже записал в вахтенный журнал, что его пассажиры не слушают и прогнали его из твиндека, он вынужден*

был разбудить помполита, чтобы заставить пассажиров подчиниться, дать место для постройки нар...»

Можно сказать, что Берг, принадлежавший к когорте старых, по-настоящему культурных и интеллигентных моряков, не пришлось по вкусу новым нахрапистым хозяевам жизни.

Приказ начальника АКО от 4 ноября 1940 г.: «Для доставки к месту работы и обслуживания экспедиции, направляемой на поиски потерпевшего аварию ледокола “Малыгин”, приказываю... снарядить траулер “Дальневосточник” и снабдить всем необходимым для плавания в течение полутора месяцев... Срок выхода “Дальневосточника” назначаю на 17 часов 14 ноября (капитан Берг К. К.). Капитану “Дальневосточника” держать радиосвязь с береговыми станциями и ежедневно информировать о ходе работ начальника Петропавловского порта».

Приказ начальника АКО от 25 марта 1943 г.: «19 и 25 февраля 1943 г. в Беринговом море в Корфском и Камчатском заливах “Дальневосточник”, проходя крупнобитые дрейфующие льды, форсировал отдельные льдины, местами торосистые, и подвергался сжатию. В результате в форпике с обоих бортов течь. Встал на ремонт... Следую на спасение двух кунгасов в район Копей (угольных Корфских. — Ред.), капитан Берг вполне сознательно допустил риск, руководствуясь ст. 113 “Устава службы на судах флота СССР”».

Приказ начальника АКО от 17 февраля 1944 г.: «Для обеспечения северных комбинатов восточного побережья углем 16.12.1943 г. “Дальневосточник” снялся в рейс... Несмотря на все метеорологические препятствия, рейсовое задание по обеспечению комбинатов выполнено. За героическое выполнение поставленных перед экипажем задач приказываю: капитана Берга премировать 2 000 рублей...»

Из Указа Президиума Верховного Совета СССР от 23 августа 1943 г.: «...за образцовое выполнение заданий Правительства по снабжению Красной Армии и специальных заданий командования Красной Армии награжден орденом “Знак Почета” Берг Карл Карлович...»

В августе 1945 г., в ходе Курильской десантной операции, траулер «Дальневосточник» под командованием К. К. Берга перебрасывал на острова десант и военные грузы и обеспечил их своевременную разгрузку в сложных метеоусловиях. «Экипаж тральщика лично участвовал во всех грузовых работах и заслужил отличную оценку командования Камчатского оборонительного района». Пятерых моряков траулера и их капитана за это представили к боевым наградам.



## ЗА СТО ПЕРВУЮ ВЕРСТУ

В декабре 1945 г. я получил назначение на пароход «Орочон», вошедший в состав флота в 1930 г. и бывший одним из его лучших судов.

В 1945 г. «Орочоном» командовал известный капитан А. А. Гринько, его старшим помощником был О. В. Лаврентьев, светловолосый голубоглазый человек выше среднего роста. Вот о нем я и хочу сейчас рассказать, поскольку его судьба очень интересна, как и судьбы многих людей того времени. Подружился я с ним сразу, и дружба наша продолжалась всю жизнь, вплоть до кончины Олега Викторовича. На протяжении всего времени нашего общения — и личного, и по переписке — он рассказал о себе много интересного.

Олег Викторович — уроженец Петербурга, происходил из хорошей семьи. Был очень начитанным, хорошо знал английский и немецкий языки. В 1921 г. поступил в Петроградское училище дальнего плавания (так оно называлось в то время) и в 1926 г. окончил его. Учился вместе с будущим министром морского флота Александром Александровичем Афанасьевым. Во время учебы сдружился с Александром Африкановичем Демидовым.

Про А. А. Демидова не могу не сказать особо. В 1941 г. ему довелось командовать пароходом «Перекоп». В декабре 1941 г. японские самолеты потопили «Перекоп» вблизи острова Борнео у малообитаемого острова Большая Натуна. Команда прожила на нем два года. Вот такие интересные события случаются в жизни моряков.

Но вернемся к Олегу Викторовичу. У него были два брата и три сестры. Отец работал механиком на электростанции. Человек он был образованный, хорошо знал немецкий язык. Поскольку электростанция имела шведское оборудование, то отцу волей-неволей пришлось изучить и шведский язык. Ему случалось выезжать в Швецию для закупки новой техники.

Семья Лаврентьевых размещалась в четырех комнатах, еще одну комнату занимала кухарка. В доме была очень хорошая библиотека. С детства Олег зачитывался произведениями Фенимора Купера, Майн Рида, Александра Ивановича Куприна.

Плавательную практику Лаврентьев проходил на судах Балтийского пароходства, ходил только за границу, потому что каботажного плавания не было. Короткие рейсы совершали в крупнейшие порты мира: Гамбург, Роттердам, Кенигсберг, Ливерпуль, Копенгаген и другие. Моряки в то время зарабатывали очень хорошо и имели возможность

купить за границей что-либо из вещей. Плавать приходилось на пароходах «Ленсовет», «Ладога», «Софья Перовская». В начале 1930-х гг. О. В. Лаврентьев совершил рейс на пароходе «Декабрист» из Черного моря во Владивосток.

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

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

После убийства Кирова начались повальные аресты и вызовы на допросы. Несколько друзей тестя, не имевших никакого отношения к убийству, арестовали и отправили на Соловки. Видя, что и ему не уцелеть, тесть свел счеты с жизнью, выпив отраву. Винить его за этот поступок я не могу, Бог ему судья.

Весной 1935 г. начали вызывать в НКВД тещу и меня. Не знаю почему, но следователь заявил мне, что я должен развестись с женой, иначе меня выселят за сто первую версту. Тогда пошла мода выселять неугодных людей за сто первый километр, соответственно лишая их прописки. Я помню, что в одном журнале, кажется, в «Крокодиле», была нарисована карикатура с подписью: «Из Ленинграда выселили сорок вагонов баронов».

Видя, что от этой публикации не отстанешь, пришлось согласиться на переезд. Теща поехала в Тверь к сестре, а я выписался и уехал, взяв с собой молодую жену. Ничего не оставалось делать, как отправиться в Архангельск. Там я поступил вторым помощником капитана в Архангельское гидрографическое управление.

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

Конечно, жизнь после такой передраги нормальной не назовешь, но чтобы изменить ее, пока нечего было и думать.

В 1940 г. я был старшим помощником капитана на гидрографическом судне «Вихрь». Нам дали задание следовать в бухту Провидения, на Чукотку. Командовал шхуной Роберт Иванов, очень опытный моряк. Пройти по Северному морскому пути нам удалось за одну навигацию, и осенью мы уже были в бухте Провидения, где встали на зимовку. Судно приписали к Провиденской гидробазе. Летом 1941 г. приступили к гидрографическим работам, но их частично свернули — началась война. Осенью у меня открылась цинга, и по требованию врачей пришлось выехать во Владивосток.

По приезде во Владивосток поступил в Главамуррыбпром. Это управление имело суда «Кижуч», «Терней», «Иня» и буксир «Ким». Уехать в Архангельск к жене в сложившейся обстановке не получалось. На судах Главамуррыбпрома «Иня» и шхуне «Союзпушнина» дважды сходил на ремонт в американский порт Сиэтл. В 1944 г. перевелся на пароход АКОфлота «Орочон». Потом в АКОфлоте работал на «Симе» и капитаном на «Куре».

После 1945 г. получил письмо от жены, в котором она просила дать ей развод. Винить ее за это я не мог, поскольку в браке мы не состояли фактически уже несколько лет...

В 1948 г. Олег Викторович завел новую семью. А в 1965 г. ухал на постоянное место жительства в Находку. В семье росла дочка Ия. Я работал в Камчатрыбфлоте, часто посещал Владивосток и Находку. Наши встречи с Олегом Викторовичем всегда были радостными.

Олег Викторович имел умелые руки. Из списанного спасательного вельбота сделал себе хорошую парусную яхту с небольшой рубкой и палубным настилом. Будучи на пенсии, занялся судомоделизмом. Подарил мне на память модель трехмачтовой парусной шхуны, собранную в бутылке. Этот сувенир до сих пор стоит у меня дома на полке и вызывает удивление гостей.

Мы с Олегом Викторовичем часто переписывались. Читать его письма всегда было очень интересно. Будучи в Находке, я как-то спросил Олега Викторовича, не тянет ли его обратно в Ленинград. Он ответил очень серьезно: «Нет, не тянет. Посуди сам. Там мне придется травить душу на каждом шагу. Два брата погибли, защищая город. В блокаду от голода и холода умерли все три сестры. Моя жизнь пошла через пень-колоду из-за злых и не порядочных людей».

А в сентябре 1985 г. у меня в квартире раздался телефонный звонок. Звонила жена Олега Викторовича. Она сообщила, что два часа тому назад перестало биться сердце моего друга...

## «УПРЯМЫЙ ХОХОЛ»

Начало 1951 г. Караван судов Камчатрыбфлота, паровые траулеры Тралфлота, пароход «Петропавловск» Сахалинрыбфлота, старые пароходы «Кура», «Терек», «Эскимос», «Барнаул» стояли на нашей судовой верфи. Ремонт мог затянуться на несколько лет. Стоянка была нудная. В очередную пургу пароходы заносило снегом. Объявлялся аврал, и весь экипаж выходил на уборку завалов.

Светлые дни наступали только тогда, когда третьего помощника капитана посылали в город за зарплатой. Ее выдавали раз в месяц. Но после получения денег и раздачи их экипажу через два-три дня тому же третьему помощнику предстояло уже крайне неприятное мероприятие. Дело в том, что, получив зарплату, часть моряков по пьяному делу совершала прогулы. А за это судили по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г., по которому за прогул и опоздание на работу полагалась уголовная ответственность. По этому же указу запрещалось менять место работы. За нарушение в первый раз человека приговаривали к вычету четверти зарплаты в течение нескольких месяцев. При повторении кара ужесточалась, а виновный приговаривался уже к отбытию наказания в лагере, как правило, на четыре-шесть месяцев. При повторе срок увеличивался до одного года. Во время войны в тюрьму сажали сразу, мотивируя это обстановкой военного времени.

Жизнь в те годы была очень трудная. Комсостав в большинстве случаев не имел квартир, снимал углы в частных домах, в лучшем случае ютились в комнатухе в бараке. Некоторые были вынуждены жить на судах в каютах. На работу обычно приходилось добираться пешком, особенно после пурги, бредя чуть ли не по пояс в снегу. Никаких автобусов и в помине не существовало.

Хоть война и отгремела в 1945 г., и люди вернулись к мирному труду, но правительство не торопилось отменять этот бесчеловечный указ. Отменили его только году в 1952-м, если мне не изменяет память.

Отдать ли под суд человека за прогул, или нет, в основном, зависело от капитана. Но тот отвечал и за укрывательство. Так что вольно или невольно все оказывались связанными. Но все-таки порядочные капитаны подходили к этой проблеме по-человечески. Например, С. В. Чуприна поступал так. При распределении праздничных вахт он говорил старпому: «Ты Иванова на Первое Мая на вахту не ставь. Все равно напьется, и тебе придется составлять бумаги для суда. Лучше дай ему отгул». В то время плавсостав имел в месяц два выходных дня.

Иначе к этому вопросу подходил капитан парохода «Кура» Прокопий Семенович Деревянченко. Он заявлял так: «Я им водку в рот не наливаю. Пусть пьют, но знают меру. Надо помнить, что ты должен еще и выходить на вахту». Матросов и коцегаров он судил безжалостно. Даже умудрился отдать под суд второго помощника капитана Кешу Мандятова, единственного в то время сына тундры, окончившего мореходное училище, и третьего помощника Германа Ульянова. Хотя обычно к составу относились лояльно.

Возмущался количеству судимых с парохода «Кура» даже сам народный судья поселка Индустриальный, где располагалась судоверфь.

Безжалостность Деревянченко ярко проявилась в следующем случае. Кочегар Завальницкий решил перейти работать с ремонтировавшегося судна на ходовое. А поскольку отдел кадров работал с утра, то он утром туда и отправился, а на вахту не вышел. Оформление бумаг заняло какое-то время. В отделе кадров получил направление на буксир и на следующий же день пошел на новое место работы. Но Деревянченко этот прогул так просто спустить не мог. Он отправился в транспортную прокуратуру и стал требовать предания коцегара суду. Прокурор разъяснил: «Да, фактически Завальницкий совершил прогул. Так что при желании можете направлять дело в суд». Что капитан и сделал. Завальницкий получил четыре месяца с вычетом четверти зарплаты, отбывая наказание на новом месте работы.

А вот и другой пример. Работал на «Куру» матрос В. Кашковский. После третьего прогула получил четырехмесячное тюремное заключение. По каким-то причинам судья заспорил с начальником исправительного заведения в соблюдении формальностей. Рассерженный судья сказал Кашковскому:

— Иди на свою «Куру» и жди вызова.

— А что мне сказать капитану?

— Скажи, что если потребуешься, то я пришлю милиционера.

Прибывший на судно Кашковский заявил, что его тюрьма не принимает, и пока он несколько дней побудет на судне. Жить его поместили в его же кубрик. К несению вахты не привлекали. Кормили в судовой столовой. Через пару дней слоняющегося по палубе Кашковского увидел капитан Деревянченко и спросил:

— Кашковский, ты почему на воле, ведь тебя, кажется, осудили?

— Да, осудили, но меня тюрьма не принимает.

— Я тебе, Кашковский, советую идти к прокурору и проситься в тюрьму. Ведь тебе не идет срок отсидки.

На что ему Кашковский ответил:

— Ошибаетесь, Прокопий Семенович. Срок идет со дня вынесения приговора. Так что проситься в тюрьму у меня желания нет. Есть русская поговорка: «Крепка тюрьма, да черт ей рад».

— А я помню, что в 1938 г., когда в стране были переполнены тюрьмы, то люди не могли попасть в тюрьму после вынесения приговора, не было места. И им приходилось подавать жалобу прокурору.

— Пусть уж просится кто-нибудь другой, а я не буду, — ответил ему матрос.

Дней через восемь прибыл милиционер и забрал Кашковского в тюрьму.

К тому времени уже стали продаваться радиоприемники «Рекорд», «Балтика». Появилась возможность слушать радиостанцию «Голос Америки». Обзавелся и я приемником «Балтика» — всеволновым аппаратом высокого качества, одним из лучших по тому времени. Правда, стоил он дороговато. Знающие люди посоветовали: «Слушай один или, в крайнем случае, с хорошим другом. Об услышанном ни с кем не делись, иначе пойдешь на Набережную, к чекистам. Там они душу вытрясут».

Первые услышанные передачи «Голоса Америки» ошеломили. Наше правительство они называли не иначе как «кремлевская шайка тиранов». Лаврентия Берию — «заплечных дел мастером», «кремлевским палачом». Слушал я эти лекции за закрытой на ключ дверь. Приглашал к себе только закадычного друга Лешу Кашевского. Передачи эти на многое открывали глаза. В них говорилось, сколько в России заключенных, рассказывалось о многих кремлевских тайнах, колымских лагерях. Наши комментаторы пытались вступить в полемику с редакцией «Голоса Америки». Но куда там! На утверждение, что в России у колхозников счастливая жизнь, они отвечали: «Если у ваших колхозников счастливая жизнь, то почему вы им не выдаете паспортов? Ведь они у вас практически как те же заключенные, только нет колючей проволоки и охраны».

Оказывается, международные профсоюзные организации поднимали голос в нашу защиту, указывали на лагеря рабского труда и многое другое. На что им неизменно отвечали, что это наше внутреннее дело. Наша пропаганда по сравнению с зарубежной была убогой, топорной и косноязычной. Когда из Советского Союза кто-то убегал на Запад, «Голос Америки» сообщал, что очередной житель сбежал из «коммунистического рая».

Наконец, подошло время, когда под давлением мирового общественного мнения указ от 26 июня 1940 г. был отменен.

Прошло много лет. Году примерно в 1970-м в журнале «Морской флот» вышла статья. В ней говорилось, что в австралийском порту два советских капитана пригласили к себе в гости английских коллег. Волей-неволей зашел разговор о флотской службе и ее организации. Наши задали англичанам, кроме многих вопросов, один наболевший и мучивший их: «Как вы боретесь с прогульщиками и пьяницами?» На что те искренне отвечали, что никак. «А потому никак, что мы эту категорию людей не берем работать на суда. Поэтому у нас и проблемы этой нет». Коротко и ясно.

Со времени описываемых событий прошло уже полвека. Вспоминаются они как дурной сон. Ушел из жизни Прокопий Семенович Деревянченко, прозванный при жизни «упрямым хохлом». О его кончине никто из моряков не сожалел...

## КОРОТКАЯ ПАМЯТЬ

Эта история более чем сорокалетней давности вспоминается как пример человеческой порядочности, честности и отзывчивости.

Геннадий Андреевич, капитан рыболовного сейнера, жил со мной на одной лестничной площадке. Был он предпенсионного возраста и работал в рыболовецком колхозе им. В. И. Ленина.

Начинал Геннадий Андреевич в рыболовном флоте матросом, а потом окончил курсы штурманов малого плавания. Это дало ему возможность стать капитаном сейнера. Последние годы его работы в колхозе оказались удачными. Он даже как-то взял первенство по добыче сельди в Олюторке и был отмечен руководством колхоза — получил солидную премию за высокие уловы и в подарок именные золотые часы. Но, судя по всему, старик расслабился и начал выпивать не в меру. При стоянке в порту на ремонте был несколько раз замечен в пьяном виде при исполнении служебных обязанностей. Надо было капитана наказывать, но у руководства колхоза рука не поднималась — все-таки рыбу он ловил хорошо.

Выйти из шекотливого положения помог случай. Дело в том, что «наверху» в то время возникла идея: чтобы улучшить состояние колхозов в глубинке, надо передать им часть добывающих судов, которые будут ловить рыбу и тем самым приносить живые деньги. В свое время это сыграло положительную роль. Получилось так, что сейнер Геннадия

Андреевича невольно приобрел нового хозяина в лице колхоза, расположенного в Палане.

Геннадий Андреевич прекрасно понимал, что ему нечего рыпаться и принимать меры для того, чтобы остаться в колхозе им. В. И. Ленина. Прошло года три, как сейнер передали в это национальное хозяйство, и тут с Геннадием Андреевичем случилось несчастье. Он скончался от инфаркта. Остались у него вдова и дочь-десятиклассница.

Прошло еще три года. Встретил я его вдову Марию Ивановну и поинтересовался, как идут ее дела. Она поделилась со мной своим горем:

— Была я на приеме в поликлинике. Врачи установили неутешительный диагноз. В общем, надо срочно выезжать в санаторий «Шмаковка» подлечиться, иначе болезнь будет прогрессировать. А денег на поездку нет. Те, что оставались после смерти мужа, растаяли, как весенний снег.

— Постарайся сходить в Рыбакколхозсоюз, может быть, помогут там, — сказал я ей.

Через три дня встретил я Марию Ивановну и поинтересовался, удалось ли ей решить свой вопрос. Оказалось, что отказали ей окончательно. Сказали, что надо просить материальную помощь в Палане. А на счету этого колхоза денег практически никогда не было ни копейки.

Обидно мне стало за старого рыбака и его вдову.

— Мария Ивановна, — сказал я ей. — Самое верное дело — это идти в колхоз Ленина к председателю Михаилу Константиновичу Старицыну. Он отказать не должен. Человек этот должность заработал своими трудовыми мозолями. Мужик он честный и добро помнит.

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

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

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

Выделение путевки и проездных проходило просто. Мне об этом при случае рассказал один из членов правления колхоза.

На правлении рассматривался ряд вопросов и несколько заявлений об оказании материальной помощи, в том числе и заявление вдовы Геннадия Андреевича. Нашлись и те, кто возражал. Мотивировали тем, что Геннадий Андреевич в колхозе Ленина давно не работает. Мало того, уже умер. Да и к тому же перешел в другой колхоз не по доброй воле. Но тут в разговор вступил Михаил Константинович:



— У меня к вам, уважаемые члены правления, тоже есть вопросы. Кто Геннадию Андреевичу на этом месте вручал грамоты и именные золотые часы? Не вы ли? Человек ведь тоже в свое время внес вклад в благополучие нашего колхоза. Короткая у вас оказалась память. Негоже нам оставлять вдову в беде. Так что я предлагаю путевку ей оформить за счет колхоза. Да, наверное, надо еще и выделить денег на проезд. Ведь не с котомкой же ей идти пехтурой до Шмаковки.

Спустя несколько дней Мария Ивановна отбыла в Шмаковку...

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

А все начиналось с довоенного флота — с судов типа «кавасаки». Ловили с них переметами треску в Авачинском заливе. А далее под руководством Михаила Константиновича происходили перемены, и все в лучшую сторону. Начали получать первые МРС, сейнеры, СРТ, БМРТ. Колхоз расширялся, росли уловы, а с ними и благополучие людей. Хозяйство стабильно справлялось с государственным планом.

Один знакомый рассказал мне интересный случай. В начале 1950-х гг. Камчатку посетил министр рыбного хозяйства восточных районов СССР Андрей Семенович Захаров. Утром собрали совещание работников Камчатрыбпрома и Тралфлота. Пригласили на него и Михаила Константиновича. Но перед этим пронеслась пурга, и дорогу до Сероглазки замело снегом. Пришлось ему добираться до города на лошадке, и поэтому он немного запоздал.

Дежурившая в приемной секретарь доложила о его прибытии. Услышав это, Захаров встал из-за стола, вышел к нему навстречу. Пожал руку и, обращаясь к присутствующим, сказал: «Вот, у кого учиться, как надо работать!»

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

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

*Примечание редактора. 25 мая 2006 г. имя «Михаил Старицын» появилось на борту принадлежащего колхозу им. В. И. Ленина большого автономного траулера-морозильщика, доселе носившего весьма странное для камчатских вод название «Атлантик Квин», то есть «Королева Атлантики». Как сказала на митинге, посвященном переименованию судна, дочь М. К. Старицына, когда-то ее отец мечтал, чтобы в составе колхозного флота было судно с названием «Сероглазка». Прошли годы. Теперь у колхоза есть и «Сероглазка», причем уже вторая, и «Михаил Старицын»...*

## КАМЕНЬ ОПАСНОСТИ

Дело было давнее. Пароход наш стоял на побережье Камчатки на рейде под выгрузкой. Но выгрузка не производилась из-за отсутствия плавсредств у борта. И вот за вечерним чаем, как говорят, пошла «травля по кругу», то есть каждый начал вспоминать примечательные случаи из своей жизни или из жизни товарищей.

Зашел разговор о капитане Петре Яковлевиче Жуковском. В то время (шел 1951 г.) Петр Яковлевич был уже пожилым человеком. Он еще до революции работал в Добровольном флоте вторым помощником капитана.

Всех, кто знал Петра Яковлевича, поражала его пунктуальность. Никакая сила не могла заставить его хоть в малой степени нарушить Устав службы, Правила эксплуатации и другие наставления, касающиеся мореплавания. Я сам был свидетелем, как начальник морского агентства АКО во Владивостоке И. Я. Иоффе дал распоряжение Петру Яковлевичу завтра выйти в море. Но тот выдвинул требование:

— У меня не хватает лючин на трюмах (лючины — доски, закрывающие трюм, от слова «люк». — *Авт.*).

Иоффе ему в ответ:

— А вы лючины раздвиньте, сделайте между ними побольше зазор. На что Петр Яковлевич упорно твердил:

— В Правилах технической эксплуатации ясно сказано, что при выходе из порта комплект лючин должен быть полным, даже на каждый трюм должны быть еще запасные. Так что заказывайте лючины в мастерских и доставляйте на борт. Что хотите со мной делайте, а Правила технической эксплуатации нарушать не буду.

И еще добавил:

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

Отход задержали на сутки. Как мы потом узнали, за это время лючины сделали на Дальзаводе и доставили на «Щорс».

Наш капитан Виктор Трофимович тоже рассказал об одном эпизоде, связанном с Петром Яковлевичем:

— После окончания Владивостокского моррыбтехникума, в 1940 г. меня назначили на должность третьего помощника капитана на пароход «Щорс». Пошли мы во Владивосток. В проливе Лаперуза нас накрыл туман, такая погода для этих мест летом — обычное явление. Заступил я в восемь утра на вахту, осмотрелся. Петр Яковлевич стоит на мостике. Ход на телеграфе самый малый, и, согласно правилам, для предупреждения столкновения судов даем длинные гудки. Понемногу видимость стала улучшаться. Но хода Петр Яковлевич не увеличивал.

Наконец в бинокль я заметил впереди идущее судно. Надо сказать, что посредине пролива Лаперуза есть Камень опасности. Это налагает на моряка особую ответственность при плавании в этом районе, особенно во время тумана или при ограниченной видимости. Что на меня нашло — не знаю, но я возьми да и выйди к Петру Яковлевичу с предложением: «Петр Яковлевич, давайте добавим ход и пойдем за этим пароходом. Если он попадет на камень, то мы успеем отвернуть. Так что идти можем смело».

Посмотрел на меня Петр Яковлевич и произнес убийственную фразу: «А если он уже на мели?» Отвернули мы правее. Видимость стала еще лучше. Приблизились мы к пароходу. И когда он был у нас на траверзе, то увидели на штаг-карнаке сигнал «Судно на мели». Как потом оказалось, немного впереди нас шло судно под флагом Панамы, оно и село на мель...

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

— Ну, как, Витя, твоё предложение?

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

— Молодо-зелено. Жизнь еще впереди, она тебя многому научит.

До конца жизни не забуду я эту фразу Петра Яковлевича. Через год меня перевели на другое судно. Наши пути-дороги с Петром Яковлевичем разошлись.

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

## ИСТОРИЯ ОДНОЙ ЖИЗНИ

В первой части книги я рассказывал о жителях поселка на Восьмом километре — коммунального хозяйства АКО. Упомянул и об одном приметном человеке — Федоре Афанасьевиче Смоленцеве. Был он прекрасным столяром, знал и плотничье ремесло. Мог сделать и сани, и телегу. Знал он эту работу, потому что родился и вырос на селе. В 1954 г. при случае Федор Афанасьевич рассказал мне о своей жизни.

— Родился я в 1902 г. в Сибири, в селе Кандаурово. Это в Новосибирской области, бывшей Ново-Николаевской, в сотне километров от города. Родители мои — крестьяне, коренные сибиряки. Село было большое, богатое. Селились люди в этих краях на вольных землях. Никаких помещиков здесь никогда не знали.

В округе росло много хорошего строевого леса. Но его без нужды не вырубали, использовали для своих надобностей. Зимой отправлялись на лесозаготовки. Спеленный лес свозили на сельскую площадь, а после распределяли. Кому на постройку дома, кому — на конюшню или коровник. Все зависело от толщины бревна. Особой заботой был окружен кедровый лес. Кедровые шишки собирали строго в одно время, когда орехи уже окончательно созрели. Самовольно вышедших на заготовку сурово наказывало общество, то есть сами жители.

Строгий порядок был введен в отношении рыбной ловли — люди жили не одним днем. Рыбы в то время в Оби, ее притоках и лесных озерах ловилось много, и она не переводилась. На заливных лугах имелись хорошие сенокосы и выпасы для скота. В дровах недостатка не испытывали — в лесу сухостоя всегда хватало. В селе работали школа, больница с фельдшером. Многие жители имели зингеровские швейные машины. Держали хороших лошадей и овец.

Желающим поселиться в нашем селе следовало приписаться к обществу. Прежде чем дать «добро» и приписать желающего, с ним беседовали сельский староста и уважаемые старики. Выясняли, что это за

человек. И когда убеждались, что он будет полезен для села, его приписывали к обществу. Разумность этой меры очевидна. Ведь новому жителю требовалась земля для посева, сенокоса, лес для постройки дома и многое другое. Но если общество его приписывало, то оно и брало на себя ответственность за его благополучие.

Семья наша по сибирским меркам того времени считалась средне-зажиточной. Имели мы пять лошадей, три коровы, стадо овец, хорошие добротные постройки.

В 1926 г. я вернулся из армии в родное село. Году в 1928-м у нас организовали коммуну, а потом артель. Дела наши артельные пошли плохо. В 1931 г. я возмутился и выразил недовольство председателю артели и его прихлебателям. А они, недолго думая, приклеили мне ярлык кулака и раскулачили. Забрали у меня скот, описали и конфисковали имущество. Пытались забрать и швейную машину «Зингер».

Какие подлые натуры имели сельские активисты! Мы предложили им заплатить за машину деньги и оставить ее у нас, деньги внесли. Они согласились, и мы им поверили. Мне предложили покинуть село как чуждому элементу. Дали на сборы сутки. На другой день, в лютый крещенский сибирский мороз я покинул родное село. Двухгодовалую дочь завернул в теплую шаль, потом в полушубок, а сверху накрыл тулупом. До ближайшей станции меня согласился довезти один из родственников. И вот когда мы отъехали километров шесть от села, нас нагнали активисты. Они все-таки забрали швейную машинку, развернули дочь и взяли шаль, в которую она была завернута. Слава Богу, хоть полушубок и тулуп оставили...

Вот так я, вольный хлебопашец, покинул родное село. Строек в то время в Сибири еще не было. Единственное, куда я мог устроиться на работу, — это золотой прииск на Алтае. Добрался с семьей на этот прииск и стал работать в старательской артели. Поселились мы в тайге, в бараке. Семья от семьи отгораживались занавесками из мешковины. Спали на топчанах и соломенных матрацах.

Работа в артели пришлось мне не по душе. В 1934 г. я сумел перебраться в Новосибирск, поступил в строительную контору. Строили те же бараки, столовые, школы. Здесь я уже работал в столярке. Делал рамы, двери.

Весной 1936 г. завербовался на Камчатку. В июне нас погрузили на товарный поезд, как говорили, «в телячьи вагоны», и тронулись мы во Владивосток. Ехали долго, в июле добрались-таки до Владивостока. На Второй речке прошли санобработку и оформили все документы.

В начале августа погрузились на АКОвский пароход. Поместили нас на нары в вонючий трюм и через семь суток доставили в Петропавловск. Пароход был старый и тихоходный, но ехать все равно было интересно — море, чайки, дельфины...

А на душе было неприятно. Мучила мысль: почему я, человек, не сделавший никому в жизни зла, должен бросить свою родину, свое село и ехать на край света? Кому это было надо? Но ответа не находил.

Для жилья дали опять же барак. Но это уже была комнатуха в четырнадцать квадратных метров с плитой. Для семьи, имевшей ребенка, по тому времени это считалось нормальным. Вначале спали на все тех же деревянных топчанах с соломенным матрацем. Определили меня в Камчаткестрой, работал в столярке. Сооружали, в основном, бараки на улицах Микояновской (ныне Ленинградская) и Ключевской. Зарплата у нас была выше, чем на материке, а продукты дешевле. Питание, соответственно, улучшилось. Поразило нас обилие рыбы. Ее ловили прямо на Озерновской косе и здесь же, трепещущуюся, продавали. Рыбина стоила два-три рубля за штуку — это цена булки хлеба.

Хоть и наступило материальное улучшение, но, в общем, настроение оставалось подавленным. А тут пришли страшные 37-й и 38-й годы. В Москве и Ленинграде шли беспрерывные политические процессы. Не отставали от них и на периферии. Тюрьмы были переполнены. Много лагерей было и в Петропавловске. Докапывались до социального происхождения. Не дай Бог, если ты был сыном священника или указал в анкете, что, например, из мещан. Мог и работу потерять. Приходилось быть осторожным и мне, ведь фактически я был раскулаченным.

В 1938 г. мне понравилось место на Восьмом километре. Работу получил в столярке. Трудился в ней я один. Облюбовал местечко поблизости и построил себе землянку, на другое жилье не было ни леса, ни денег. Посадили огород, завели пару поросят. С кормом для них вопрос решился просто. Отходы от кухни брали в 279-м артполку. За это жена стирала поварам халаты и куртки. Было у нас желание скопить денег и построить приличный домик. Все как будто шло к этому, но не случилось...

22 июня 1941 г. началась война. А в декабре 1941 г. меня призвали в армию, в 138-й стрелковый полк. Для меня, плотника, работа нашлась. Опять началась постройка барачков и казарм. Призванных в армию надо было где-то селить. А потом, в 1943 г., развернулось строительство морского порта. Организовали Дальморстрой. Мне довелось участвовать в сооружении деревянного причала на месте теперешнего холодильника. Для этого из бревен делался сруб, который еще и связывался сталь-

ными скобами. Этот сруб назывался ряж. Ряжи устанавливались на дно и внутрь их засыпали камни. Сверху делали дощатый настил.

Работа была каторжная, тяжелая, рабочий день длился по десять-двенадцать часов, питались плохо. Но помог нам Иван Дмитриевич Папанин — тот самый легендарный герой-полярник, в то время находившийся на Камчатке. Он был отзывчив и доступен, несмотря на свои звания и регалии. За зимовку на Северном полюсе получил звание Героя Советского Союза, имел звание адмирала и был членом Государственного Комитета Оборона (контр-адмирал И. Д. Папанин в годы войны являлся уполномоченным Государственного Комитета Оборона по перевозкам на Севере. — *Ред.*).

Так вот, на строительстве порта он бывал почти ежедневно. Как-то подошел и к нам. Спросил, как идут дела. А нам почти всем было уже по сорок лет. Мы ему сказали, что очень плохое питание и махорки мало дают. Работать в таком темпе долго не сможем. На что он ответил, что постарается помочь. Конечно, он мог сделать многое. И правда, буквально через несколько дней питание улучшилось, стали выдавать больше махорки и даже «наркомовские» — сто граммов водки. За короткое время на Кошке построили столовую (на этом месте сейчас стоит старый холодильник рыбного порта. — *Ред.*).

В 1944 г. получили американские грузовики «Студебеккер», мощные по тому времени машины, надежные и безотказные. Надо было очистить площадку на причале и отвезти с этого места ящики, в которых пришли их части. Бригадир грузчиков побоялся это сделать, так как думал, что «Студебеккер» не выдержит нагрузки. Иван Дмитриевич находился рядом, услышал этот разговор и сказал бригадиру: «Эти машины на фронте гибнут сотнями. Ты возьми и погрузи сейчас на одну этот ящик и убедись, можно везти груз или нет». При нем сразу же ящик погрузили на машину, и «Студебеккер» это выдержал. Тогда Иван Дмитриевич и говорит: «Вот так и продолжай!»

После строительства морского порта пришлось мне участвовать в Курильском десанте. После завершения Курильской операции мой год — 1902-й — демобилизовали. Осенью 1945 г. я вернулся на Восьмой километр, к своей семье и в свою столярку. Стал работать в том же комхозе АКО. За Курильскую операцию был награжден боевой медалью «За победу над Японией».

В 1946 г., после окончания десятого класса, моя дочь Клавдия уехала учиться в Хабаровский пединститут. В 1951 г. вернулась на Камчатку и стала работать в школе учителем истории. В то время автобусов

в городе не было, и на работу дочери надо было ежедневно ходить пешком. Пришлось мне продать землянку и срочно строить дом в городе, поближе к ее работе. В 1952 г. на Петровской улице я построил небольшой уютный домик и переехал в него жить...

Вот такую историю своей жизни рассказал мне Федор Афанасьевич Смоленцев. Еще удручало его то, что после войны начали продавать много спирта. Недалеко от нашего поселка, на улице Кавказской, построили две шашлычных. И вот, истощенный за войну и отвыкший от этого зелья народ начал пить. Естественно, ни к чему хорошему это привести не могло. Опять непродуманная политика — из-за сиюминутной выгоды спаивали людей.

В конце нашей беседы я не удержался и спросил Федора Афанасьевича, кого он считает виновным во всем произошедшем с ним и его семьей. Не буду приводить его ответ, хотя цензуру и отменили. Думаю, из его рассказа это и так можно понять.

Умер Федор Афанасьевич в 1957 г. В 1984 г. скончалась и его жена Степанида Семеновна. Сейчас на Камчатке живут его дочь Клавдия Федоровна с мужем Федором и две их дочери.

## АДМИРАЛТЕЙСКИЙ ЯКОРЬ

В одном из номеров газеты «Вести» была опубликована статья А. Х. Паперно «Главный военный лоцман Камчатки» о Михаиле Васильевиче Стукалине. Я хочу добавить пару штрихов к портрету этого замечательного человека, поскольку хорошо знал его самого и его семью, и о встречах с ним у меня остались самые светлые воспоминания.

Году в 1957-м мне довелось жить с Михаилом Васильевичем на одной лестничной площадке в деревянном доме на улице Ключевской, 19а. Жил он на квартире у капитана Тралфлота Алексея Николаевича Моисеева. Мы дружили семьями. Работал он тогда в отделе флота Камчатрыбпрома. Ходил Михаил Васильевич в военной форме капитана второго ранга. Человек он был интеллигентный, общительный. По его словам, был знаком с такими известными капитанами, как К. А. Дублицкий, Е. Д. Бессмертный и другими. Это неудивительно, так как до войны работал начальником Петропавловского морского рыбного порта. К тому же, находясь на службе в гидрографии, имел отношение к морским экспедициям.

Году примерно в 1965-м один из старейших капитанов АКОфлота Сергей Иванович Пронин, живший на пенсии в Ессентуках, прислал



в газету «За высокие уловы» (ныне «Рыбак Камчатки») любопытные воспоминания. В них шла речь о том, что в то время (1957 г.) в Главкамчатрыбпроме решался очень важный вопрос. Приближалась весенняя сельдяная путина, но в районе Анапки и Корфа стоял лед. Ход сельди, по сути дела, начинается после того, как лед в мае ломает и относит от берега. После этого сельдь нерестится по побережью и в заливе Уала.

Но штормов весной не было, и этот лед никак не могло разбить и вынести в море. Если такая безветренная погода стояла бы долго, то путина могла сорваться. Главкамчатрыбпром решил зафрахтовать линейный ледокол Дальневосточного пароходства «Микоян», выйти на нем в этот район и галсами расколоть ледовое поле в прибрежной полосе на части. Тогда крупнобитый лед быстрее отнесет от берега.

Для общего руководства этой необычной операцией выделили двух специалистов — главного капитана флота Главкамчатрыбпрома Михаила Васильевича Стукалина и капитана-наставника Управления тралового флота Сергея Ивановича Пронина.

«Микоян» вышел в море и подошел в заданный район. Лед здесь оказался толстым, монолитным. Стали пробовать его колоть. Ледокол имел паровую машину, котлы работали на угле. Уголь оказался сучанским, крайне низкого качества, низкокалорийным, марки «ГТ». Среди моряков его называли, простите, «говно то еще». Кочегары на таком угле не могли поддерживать нормальное давление пара, значит, машина не развивала полные обороты. С разгона ледокол мог войти в сплошной лед не более как на полтора-два корпуса.

Стукалин и Пронин, как опытные мореходы, были убеждены, что с таким ледоколом при некачественном угле они поставленную задачу выполнить не смогут. А стоимость работы судна велика, и его бесцельная задержка стоила очень дорого. Разбить лед мог только ожидаемый со дня на день циклон. Сергей Иванович и Михаил Васильевич прибыли в Петропавловск, доложили об этом управляющему Камчатским Совнархозом Н. А. Ваняеву, предложили ему расторгнуть договор на аренду ледокола и отпустить судно в Арктику. Ваняев с их доводами согласился.

А погода стояла, как нарочно, очень хорошая. Море не шелхнет, безветрие. Прошло дней десять. Погода не менялась. Стукалин и Пронин стали нервничать. Но, наконец, подошел долгожданный циклон. Несколько дней бушевала непогода. Лед размолотило и вынесло в море. Следом появились гонцы сельди. Комбинаты приступили к постановке ставных неводов. Все облегченно вздохнули.

Н. А. Ваняев премировал М. В. Стукалина и С. И. Пронина за грамотное решение поставленной задачи.

10 мая 1958 г. приказом Главкамчатрыбпрома главного капитана флота Михаила Васильевича Стукалина поощрили двухнедельным окладом «за хорошую профилактическую и воспитательную работу среди экипажей судов промыслового и транспортного флота, что привело к ликвидации аварийности». Надо сказать, что премия за безаварийную работу в наших тяжелых метеоусловиях — явление крайне редкое. Следует помнить, что суда Совторгфлота до 1930 г. на Камчатку ходили только летом. А навигация в зимнее время была запрещена. Так что премия за безаварийную работу была очень редкой и заслуженной.

Михаил Васильевич также принимал участие в составлении лоций, в них есть ссылка на этот факт. По его стопам пошел и сын Владимир. Он окончил Ленинградское высшее мореходное училище. На учебных парусных судах ходил с Балтики в Японию, но у него стало рано барахлить сердце. Пришлось ему оставить флот и работать диспетчером в Ленинградском порту, а после перейти на преподавательскую работу в учебно-курсовой комбинат. Владимир Михайлович скончался в 1996 г. от сердечного приступа.

Нельзя не сказать об одном увлечении Михаила Васильевича. Он был страстным фотографом, делал уникальные снимки. В годы войны во время лоцманских проводок он встречался со многими знаменитыми людьми, в том числе и с И. Д. Папаниным. В то время И. Д. Папанин бывал в Петропавловске, принимал участие в руководстве строительством морского торгового порта и ремонтом аварийных судов, таких, как «Одесса». По словам внука Михаила Васильевича, альбомы фотографий хранятся где-то у родственников. А ведь это большая ценность для наших камчатских краеведов и музейных работников.

Увлечение фотографией имело и такой выход. Для обложки готовившегося к изданию пособия по кораблевождению потребовался снимок адмиралтейского якоря. Михаил Васильевич ходил по Ленинграду больше месяца и, наконец, нашел, что искал. На одной из чугунных оград он увидел очень красивый адмиралтейский якорь. Его фотографию и поместили на обложку книги.

Умер Михаил Васильевич Стукалин в 1959 г., похоронен на Халактырском кладбище. Долгие годы его жена Анна Ивановна посылала из Ленинграда деньги работникам кладбища, чтобы они содержали могилу в порядке. В последний раз мы виделись с Анной Ивановной в Ленинграде в 1967 г.

(Так получилось, что долгое время могила М. В. Стукалина была заброшена и фактически потеряна. В 2001 г. камчатские краеведы Вадим Валентинович Бооль и Татьяна Александровна Шубина с «подачи» Аллы Хаимовны Паперно разыскали ее. При помощи моряков-гидрографов она была восстановлена. Сейчас любой желающий может посетить могилу главного военного лодмана Камчатки. Для этого следует воспользоваться указателем, установленным на центральной аллее кладбища по инициативе А. Х. Паперно. Неподалеку от могилы М. В. Стукалина похоронен другой известный камчатский моряк — умерший в 1960 г. капитан П. М. Иванов. — *Ред.*)

Немного выше я упомянул С. И. Пронина. Об этом человеке также надо рассказать подробнее. Тем более, что он тоже хорошо известен в моряцких кругах. Уроженец одной из деревень Приморья, он рано познакомился с морем. В начале 1920-х гг. десятилетним мальчиком вместе с отцом попадает на Камчатку на зафрахтованном японском пароходе. После школы-семилетки поступил во Владивостокский морской техникум. После окончания техникума в 1934 г. связал свою жизнь с АКОфлотом.

Сергей Иванович был грамотным судоводителем. В 1937 г. работал старшим помощником капитана парохода «Якут», отмечен премией Наркомата пищевой промышленности СССР «За перевыполнение планов путины 1937 г.». Весной 1938 г. С. И. Пронин — уже капитан «Ительмена». В 1940 г. Сергей Иванович был капитаном на пароходе «Петропавловск» — прекрасном равнопалубном шельтердечном судне, работавшем на жидком топливе. Это судно перед Великой Отечественной войной из АКОфлота передали Мортрансу, а после — Сахалинрыбпрому. В 1955 г. его капитально отремонтировали в Китае, сделали очень красивую и удобную надстройку. Интересно, что на нем около тридцати лет бесменно капитаном был Клавдий Николаевич Васюкевич, член моряцкой семьи Васюкевичей.

С началом Великой Отечественной войны Сергея Ивановича призвали в военно-морской флот. Служить ему пришлось на Русском острове под Владивостоком. Имел звание старшины. Командовал суденышком типа «кавасаки». Совершал плавания на своем кавасаки в залив Золотой Рог и ближайшие бухты, да еще нес дозорную службу, хотя имел рабочий диплом капитана дальнего плавания.

В 1944 г. в связи с острой нехваткой специалистов часть ранее призванных дипломированных торговых моряков демобилизовали и направили в Дальневосточное пароходство. Сергея Ивановича назначили на

перегон буксиров из Нового Орлеана в Сизтл. Буксиры строились на верфях Сент-Луиса, на реке Миссури. Один из них — «Иван Сусанин» — долго работал в нашем морском торговом порту.

В июне 1945 г. Сергея Ивановича отправили в Германию принимать трофейное рефрижераторное судно «Кильдин». По распоряжению Наркомата рыбной промышленности СССР «Кильдин» направили на капитальный ремонт в Швецию. Там судно простояло в ремонте два года и после прихода во Владивосток было передано Востокрыбхолоду.

После прибытия в 1949 г. в Петропавловск Сергей Иванович капитанил на танкере «Максим Горький». Потом его, как одного из опытнейших судоводителей, назначили главным капитаном флота Главкамчатрыбпрома. В 1956 г. он стал капитаном-наставником в Тралфлоте. На этой должности работал долго, наладил ведение судовой документации, проведение очередных аттестаций. Сергей Иванович придавал большое значение наличию судового снабжения, аварийного и неприкосновенного запаса. Уделял большое внимание вахтенной и пожарной службе. При нем были отработаны правила несения караванной вахты. Он добился, чтобы за нее плавсоставу платили дополнительно. Перед начальством никогда не лебезил, всегда держался с достоинством, а при случае давал отпор. Начальство за это его недолюбливало. И, проработав, по сути дела, в одной рыбацкой конторе тридцать лет, причем безусловно, правительственными наградами был обойден.

После выхода на пенсию он уехал в Эссенгуки. Изредка писал в нашу рыбацкую газету, делился своими воспоминаниями. За долгую морскую жизнь вспомнить ему было что. Как порядочный и честный человек он оставил о себе добрую память.

## ХОРОШИЙ ЧЕЛОВЕК КУЛАЖЕНКО

Произошло это много лет назад, зимой. Наш автобус тащился в сторону Восьмого километра. После прошедшей пурги дорогу, как следует, еще не очистили, поэтому автобусу приходилось останавливаться. Моей попутчицей оказалась пожилая женщина. Волей-неволей между нами завязался разговор. Первое, что мы выяснили друг о друге, это давно ли живем на Камчатке. Я сказал, что с 1938 г., а моя новая знакомая ответила, что приехала сюда в 1945 г.

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

— Прибыли мы сюда на работу после окончания Астраханского технического института рыбной промышленности. Получили специаль-

ность инженеров-технологов. Молодые девчата, мы должны были начать здесь свою трудовую жизнь. Позади годы учебы, полуголодное студенческое существование. Одежка на нас была крайне бедненькая, да и откуда ей было другой взяться? На студенческую стипендию не разгонишься... Почти у всех на ногах были надеты брезентовые тапочки, пошитые сапожниками-умельцами.

В рыбном порту нас встретил работник отдела кадров АКО и усадил на пару грузовиков. Помнится, что это были американские машины «Студебеккеры». Привезли нас к двухэтажному зданию управления АКО на Микояновской улице (сейчас на этом месте стоит здание Камчатрыбпрома. — *Ред.*). Встречавший нас работник отдела кадров и вместе с ним начальник административно-хозяйственного отдела повели нас к начальнику АКО Константину Никитичу Кулаженко. Он был высокого роста, как оказалось, очень доброжелательным. С нами он приветливо поздоровался, поздравил с прибытием на полуостров. Встречавшему нас кадровику сказал: «Вы в первую очередь девчат накормите, устройте на ночлег и сводите в склад — оденьте и обуйте». Дело в том, что в то время одежда и обувь выдавались по ордерам. Но в Петропавловск как раз завезли «американские подарки» (так тогда называли вещи, собранные для советских людей простыми американцами и переданные на суда АКО флота, ремонтировавшиеся в портах США и доставившие их на родину. Сейчас бы сказали, что это «гуманитарная помощь». — *Ред.*) в складе на Озерновской косе — большие тюки с добротными вещами, и кое-какую одежду и обувь выдавали нуждающимся.

После обеда пришли на эти склады. Выдали нам платья, туфельки, курточки — кому что придется. Подаркам этим мы были несказанно рады. После этого нас поселили в общежитие, снабдили постельным бельем. А вечером все встретились в столовой АКО, она была на нижнем этаже здания. Состоялся скромный ужин. С приветственным словом к нам обратился К. Н. Кулаженко. Он поздравил нас с прибытием, пожелал успешной работы. «Такие специалисты с высшим образованием здесь нужны, — сказал он. — И я надеюсь, что вы останетесь здесь надолго, обзаведетесь семьями, вырастите детей. Рыбы здесь много, хватит ловить и нам, и нашим детям, и внукам».

И ведь как в воду глядел! Жизнь моя сложилась так, что я работала на Кировском рыбокомбинате, одном из крупнейших на западном побережье Камчатки. Вышла замуж, родила детей. Там и осела на постоянное жительство. Перед пенсией перебралась в Петропавловск: мне выделили квартиру на Восьмом километре, на улице Чубарова. Здесь

я сейчас и живу с внуками. На всю жизнь у меня осталось самое приятное впечатление от встречи с этими людьми — приветливыми, отзывчивыми. Все-таки очень хорошие люди были в то время на Камчатке. Верьте моему слову!

Вот что рассказала мне моя попутчица. А в подтверждение ее слов могу сказать следующее. Много лет назад в поезде Клайпеда — Москва я разговорился со случайным попутчиком. Им оказался инженер-кораблестроитель. Узнав, что я с Камчатки, он сказал, что с одним камчадалом у него была памятная встреча. В 1958 г. его послали в командировку в Польшу на судостроительную верфь.

— После окончания командировки меня на попутном судне отправили в Клайпеду, — рассказывал он. — Но с выходом в море судно завернули в Ригу. После командировки за границу советских денег у меня не было, и что делать рано утром без копейки в незнакомом порту, я не знал. Надо же было как-то добираться в Клайпеду. Пошел в Управление рыбной промышленности, обратился к секретарю в приемной. Она меня выслушала и сказала: «Зайдите к заместителю начальника Кулаженко, может быть, он поможет. А то пока вы дождетесь из Клайпеды денег, пройдет день-два».

Зашел я к Кулаженко и рассказал, что я инженер-кораблестроитель, возвращаюсь из Польши в Клайпеду, и по воле случая оказался без копейки денег. «Ну ладно, — сказал тот. — Не будем терять время. Скоро отходит утренний поезд на Клайпеду». Вытащил из кармана сто рублей и протянул мне: «Счастливого пути! Передайте привет своему начальнику. Я с ним лично знаком». Действительно, на поезд я успел и по прибытии домой первым делом перевел деньги Кулаженко. Вот такая у меня была встреча с бывшим камчатским руководителем...

...Интересно, что два совершенно разных человека, встреченных мною в разное время в разных концах страны, с одинаковой теплотой говорили о Константине Никитиче Кулаженко не только как о хорошем руководителе, но как о порядочном и отзывчивом человеке.

*Примечание редактора. Константин Никитич Кулаженко родился 5 августа 1906 г. в Белоруссии, происходил из крестьян. Основная профессия — учитель. Член ВКП(б) с 1930 г. Получил среднее образование, затем окончил Совпартишколу второй ступени в Ленинграде. С января 1934 г. работал в Приморье в Дальгосрыбтресте в должностях секретаря парткома и начальника отдела кадров. В середине 1937 г. переведен на Камчатку. В 1940 г. — начальник политотдела*

*АКО. В годы Великой Отечественной войны был секретарем Камчатского обкома ВКП(б), затем начальником АКО. По окончании войны назначен начальником Камчатгосрыбтреста и Главкамчатрыбпрома.*

## КАРП ИЛЬИЧ, ИЛИ ТРАМПОВОЕ ПЛАВАНИЕ

Мне хочется рассказать о замечательном специалисте АКОФлота — старшем механике Карпе Ильиче Коробове, одном из лучших механиков-универсалов первого разряда. В 1945—1946 гг. он работал «дедом» на пароходе «Орочон».

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

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

...Тихий теплый августовский вечер. На палубе стояли несколько человек. Среди них помполит Сергей Филиппович Коваль, высокого роста, очень симпатичный, доброжелательный человек. Недавно его демобилизовали из морского пограничного отряда. Служил он на катерах на Соленом озере. После демобилизации горком партии направил его в транспортный флот. Позже он долго трудился председателем профсоюзного комитета морского торгового порта. Среди плавсостава и сослужащих пользовался большим уважением. Умер рано, даже не дожидаясь пенсии.

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

Но вместо рассказа о тяжелой дореволюционной жизни кочегара мы услышали следующее:

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

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

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

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

— Карп Ильич! Как вы научились так красиво работать?

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

— А вот смотрите. Если вы ударите по пластине сильно, она у вас даст трещину. Если слабо, то толку не будет. Нужно ударить так, чтобы получилось, как надо. Ведь нас когда учили, то били. А нынче, как знаете, за одного битого двух небитых дают, и то не берут. Вы, конечно, не подумайте, что нас били кулаками. Этого не было. Но за уши и за вихры дергали.

— А за что?

— Да ведь проказничали мы другой раз. Подшучивали над мастерами. Да мало ли еще что. Но шутки, правда, были безобидные. Ну, а потом



началась учеба в Одесском мореходном училище дальнего плавания. Это уже была настоящая школа.

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

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

— А дальше на каких судах работали?

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

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

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

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

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

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

## СВЕТЛАЯ ГОЛОВА

Прошло уже много лет, как не стало этого человека. Но до сих пор я не могу забыть его — капитана дальнего плавания Павла Алексеевича Глинского.

Впервые я увидел его весной 1945 г., будучи юношей. В здании обкома партии состоялось общештотское собрание. Как и положено, собрались плавсостав и работники управления АКОФлота. Меня поразила одежда моряков, особенно с учетом того, что люди в то время одевались очень просто. На улицах преобладали военные шинели и желтые американские ботинки с подковами и кожаными шнурками. Но эти, находившиеся в зале, люди просто поражали своим величием.

Надо сказать, что наши моряки, приходившие в начале войны в американские порты, отличались более чем скромным видом. Естественно, что долго с этим мириться было нельзя. Группа заслуженных капитанов — таких, как А. И. Щетинина, — обратилась к властям с просьбой одеть и обусть экипажи подобающим образом. И, хотя враг в тот период стоял у стен Сталинграда, государство смогло сделать это. Людей снабдили всем необходимым.

Комсоставу, например, полагались бостонский макинтош и прекрасный костюм черного или темно-синего цвета, с красивыми анодированными пуговицами и желтыми галунами на рукавах. Кроме них, выдавались две сорочки: белая и цвета хаки, а также мичманка с двумя чехлами, белый шерстяной шарф, черный галстук, пара белья, выходные и рабочие ботинки, кожаные и вязаные перчатки. Полагалась и меховая куртка-«канадка», а кожанка приобреталась за свой счет. Портные подогнали форменную одежду каждому моряку по фигуре. Красиво одевалась и судовая команда, правда, немного попроще. Помимо этого, в американских портах была установлена усиленная норма питания.

Находившиеся в вестибюле люди курили душистые сигареты «Кэмел». Некоторые держали в руках прямые английские трубки, дымившие чудесным табаком «Принц Альберт».

Один из моих приятелей, поплававший немногим больше меня, называл мне фамилии капитанов, старших механиков, помполитов и радистов. Среди моряков выделялся высокорослый, похожий на англичанина, капитан Борис Николаевич Соколов. Он недавно привел из США ремонтировавшийся там пароход «Ительмен». В зале присутствовал и капитан дальнего плавания Карл Карлович Берг. Он был истинный скандинав, носил пышные моржовые усы пшеничного цвета, и тоже

имел высокий рост. А потом товарищ показал мне Павла Алексеевича Глинского. Этот русоволосый человек невысокого роста имел приятное выражение лица. Он был очень аккуратно одет, а на его костюме блестел знак капитана дальнего плавания.

Вскоре судьба меня вновь столкнула с Павлом Алексеевичем. Глухой осенью 1945 г. я работал на паровом буксире «Кашалот». Мы задержались с выходом из Корсакова: в порту не было угля. На буксире «Кашалот» имел две баржи. Ввиду безвыходного положения мы получили приказ следовать домой на буксире парохода «Коккинаки», которым командовал Павел Алексеевич. Спустя некоторое время после выхода из Корсакова нас подхватил жестокий норд-вест. Баржи оторвало, а «Кашалот» стал игрушкой стихии — уголь на судне закончился. С наступлением рассвета Павел Алексеевич сумел взять нас на буксир. «Кашалот» благополучно был отведен в бухту Ахомтен (Русская).

В последующие годы я обратил внимание на то, как П. А. Глинский загружает свой лесовоз «Коккинаки». В то время суда перевозили на рыбокомбинаты побережья много консервных банок. Переходы до Усть-Камчатска или Озерной были сравнительно небольшими. Павел Алексеевич грузил банки до уровня ходового мостика. Сверху их укрывали трюмными брезентами. Более тяжелые крышки помещались во второй и третий трюмы, балластные танки заполнялись водой. Это обеспечивало судну хорошую остойчивость. Пользуясь этим методом, Глинский перевозил груза вдвое больше, чем традиционным способом — в трюмах.

Недавно я спросил у одного пенсионера, бывшего инспектора Регистра, инженера-кораблестроителя, его мнение о такой перевозке. Он ответил мне, что Глинский делал это очень грамотно.

Позже, будучи лоцманом, я обратил внимание на то, как грузили банку на один из камчатских лесовозов. Ее брали только в трюмы. Когда я рассказал капитану этого судна о методе Глинского, он мне ответил: «Зачем мудрить? Оплата за перевозку идет по обмерной, а вдруг эту банку еще, не дай Бог, подмочишь? А так спокойнее, и голова не болит!»

В те годы электронavigационных приборов на судах не имелось. Любимым занятием штурманов в хорошую погоду было определение местоположения судна по небесным светилам способом английского капитана Сомнера. Частенько мы устраивали соревнования: кто быстрее определится. И, как правило, раньше всех это делал Павел Алексеевич. Это был на редкость одаренный судоводитель.

Старый моряк Евгений Иванович Скаврунский вспоминал: «Я с Павлом Алексеевичем в 1943 г. ходил в Америку на “Коккинаки” на ремонт.

Надо сказать, что плавание с таким капитаном было настоящим удовольствием. Всегда услышишь от него что-нибудь новое. Очень эрудированный человек, начитанный. Проходить азы штурманского дела надо только у таких судоводителей. С каким искусством он управлял пароходом! Лоцманской службы во многих портах в то время еще не существовало. Чувствовал корабль он изумительно».

Все шло хорошо до 1953 г. В это время сменился начальник флота. Отношения Павла Алексеевича с новым руководителем, что называется, «не сложились». На него посыпались взыскания. Глинский повел себя странно: стал часто появляться «под хмельком». Его сняли с «Коккинаки», перевели на зверобойную шхуну «Белек» и послали на промысел в Пloverскую моторно-зверобойную станцию.

После возвращения с промысла Глинский оказался не у дел. Места на камчатском флоте ему не нашлось. Пришлось брать расчет и переезжать во Владивосток. Здесь он работал в Приморрыбпроме на поисковых СРТ уже в должности второго помощника капитана. Заходил Павел Алексеевич и в Петропавловск, встречался со старыми товарищами. Чувствовалось, что он морально надломлен. Причины этого никто из друзей понять не мог.

Вот что рассказывал мне капитан Алексей Андреевич Гринько. «Я работал с ним в Приморрыбпроме. Находился он уже на маленьком трехсотсильном буксире типа “Маячный”. Был разжалован до третьего помощника капитана. Потом, правда, поднялся на этом же судне до старпома. Затем опять стал третьим помощником. А закрепиться так уже и не сумел». (Гринько работал с Глинским на пароходе «Якут» еще в 1934 г. Тогда Гринько был вторым помощником капитана, а Глинский после окончания техникума — штурманским учеником.)

...Прошло несколько лет. Мы стояли в порту Ванкувер. К нашему причалу подошел траулер ТУРНИФа «Огонь». На нем тралмастером был Николай Артемьевич Томашевский. Встретившись со мной, он сообщил такую новость: «Ты знаешь, что недавно во Владивостоке от сердечного приступа скончался Павел Алексеевич Глинский». Нам обоим было страшно обидно, что такой одареннейший капитан и человек так плохо окончил свои дни. Мир праху твоему, Павел Алексеевич!

*Примечание редактора. Добавим еще несколько штрихов к биографии П. А. Глинского. Он родился в 1912 г. В середине 1935 г. уже был старшим помощником у легендарного капитана А. И. Щетининой на пароходе «Чавыча». Осенью 1935 г. Глинский стал капитаном траулера «Буревестник», в конце 1939 г. плавал старшим помощником*

ком капитана на пароходе «Орочон». В 1943 г. «выдвинут на руководящую работу старпом “Орочона” Глинский П. А. — капитаном на пароход “Коккинаки”».

С 11 июля по 9 августа 1943 г. «Коккинаки» оказывал помощь терпящему бедствие пароходу «Херсон». Капитан и экипаж провели «значительные работы с риском для своего судна» и спасли 2 239 тонн груза, доставив их во Владивосток. В конце 1944 г. П. А. Глинский командовал «Симой». За участие в высадке десанта на Курильские острова его наградили орденом Красной Звезды.

«МЫ РАБОТАЛИ, А НЕ СЛУЖИЛИ...»  
(Из письма А. А. Гринько Т. М. Кривоногову)

...По поводу промеров глубин на подходе и в устье реки Камчатки уточняю: глубины я промерял еще раньше, когда был старпомом на буксире «Кит» (потом погибшем). Мы часто околачивались на рейде Усть-Камчатска, и мне это надоело, так как туда ходили часто и много теряли времени на непроизводительные стоянки и, естественно, планы не выполняли. Глубины были нанесены на кальку в довольно крупном масштабе, причем и в прилив, и в отлив. Брала также и пробы солености верхнего слоя воды. Оказалось, что в отлив, невдалеке от устья, слой пресной воды бывает даже больше фута и, поддерживая храповик шланга на такой глубине, вполне можно бункероваться, что мы и делали. Копия кальки пошла в контору, и кто хотел, мог воспользоваться. Осенью я был переведен на другое судно, а «Кит» в первый же рейс погиб.

(Паровой спасательный буксир «Кит» утром 31 октября 1938 г. вышел из Петропавловска на восточное побережье с горячим и десятью пассажирами. По полученной от капитана Ф. Д. Сорокина радиограмме, в 17 часов 31 октября судно прошло траверз мыса Налычево. Более никаких сведений с буксира не поступало. Его поиски, ведшиеся пароходами и авиацией до 27 ноября 1938 г., ни к чему не привели. — *Ред.*)

Сам я результатами промеров так и не воспользовался, а вот Козырев, по-видимому, о промерах знал и осуществил заход, причем довольно удачно. Я с ним на эту тему не беседовал, хотя и встречался во Владивостоке. (Речь идет о заходе в реку Камчатку парохода «Якут» под командованием Г. А. Козырева, состоявшемся 22 августа 1946 г. Предварительно старший помощник капитана Н. А. Бурлуцкий и матрос первого класса И. П. Ступак сделали промеры глубины устья. Они показали, что судно, хотя и с некоторым риском, но может войти в него.

Из-за малой глубины к речному причалу «Якут» подойти не смог, ошвартовавшись посреди реки. По выходе из нее пароход сел на мель на илистое дно, не получив повреждений. Прилив снял его с грунта. Первая попытка захода в устье р. Камчатки крупным морским судном была предпринята в июне 1936 г. пароходом Дальневосточного государственного морского пароходства «Сучан». — *Ред.*)

История с японцем произошла в пункте, называвшемся тогда Торо. Рядом, несколько южнее, находился Есуторо. Какой из них и как теперь называется, я не знаю. Позже я там ни разу не был. А упал японец-грузчик с плашкоута, стоявшего у левого борта парохода «Орочон». Это было, по-видимому, в конце сентября или октябре 1945 г. после доставки в порт Николаевск-на-Амуре пленных японцев из порта Касивабара (Северо-Курильск).

«Орочон» грузился углем и уже был изрядно загружен. Под вечер посвежела погода, плашкоут стало сильно бить о борт, захлестывать и даже смывать с него недоразгруженный уголь. Я распорядился отводить плашкоут от борта, срочно вызвав для этого катер. Всем грузчикам (японцам) приказал покинуть судно. Они, между прочим, занимались меновой торговлей с экипажем, привозя в обмен на консервы, сахар и другие продукты и за деньги авторучки, кимоно и разные японские поделки.

Старпом пошел проверить помещения по судну, а я прошел на палубу третьего трюма, где стоял плашкоут. И вот тут один из грузчиков, стоявший на корме плашкоута, от сильного удара о борт свалился в воду. Кормовой конец у них в этот момент лопнул, и он бы мог за него ухватиться, но он его не видел или растерялся. Стоящие там грузчики ничего не предпринимали и только галдели, давая советы упавшему. А рядом лежали концы. На японце был рюкзак, в котором находились выменянные у экипажа консервы. Рюкзак тянул его вниз, и он едва держался на поверхности, а его уже отнесило течением.

Видя, что мои жесты о подаче утопающему конца японцами не воспринимаются, я прыгнул с борта прямо на кучу угля на плашкоуте и сразу же очутился на его корме, где и попытался подать уже изнемогавшему японцу трос. Он был уже довольно далеко, и попытки не удались. При одной из них я и сам очутился в воде. А катер уже был на подходе, но ждал, увидев, что плашкоут еще не разгружен, пошел с другой стороны к мостику, чтобы выяснить, зачем его вызывали. Между тем, уже будучи в воде, я решил подплыть к японцу и содрать с него рюкзак, а там дальше — как придется. Я ведь пловец неважный.

Ветер волну гнал к берегу, и маленькая надежда все же была. Пока я добирался к японцу (в одежде), тот уже держаться на поверхности не мог и часто исчезал. Я только и смог схватить его за голову, полагая, что у него есть волосы. Но он оказался с короткой стрижкой, и у меня в руках осталась только головная повязка — платок с иероглифами.

Тем временем, катер, узнав о событии, пошел по ветру и, хотя уже были сумерки, обнаружил меня и подобрал. Плашкоут к тому времени оборвало и понесло на берег. Мы его подобрали и завели в ковш. Пока все это происходило, совсем заштормило, и катер больше к судну не подошел. Связался по радио и сообщил, что нахожусь в порту. По прекращении шторма выехал на судно, куда вскоре прибыл мэр города и наш военный комендант с изъявлениями всяческих чувств по поводу моего «героического» поступка. Японец не допускал, чтобы капитан такого большого судна мог, жертвуя собой, спасать простого грузчика. Это для него, да и для всех японцев, было непостижимым явлением и очень большим резонансом отдалось в городке. Мне и от мэра, и от буддийского бонзы последовало приглашение на панихиду по погибшему (его выбросило на берег в ту же ночь). Большую роль в этом шуме сыграли грузчики, которые утверждали, что я сам бросился в воду и на себе долго поддерживал ихнего товарища. Был вместе с комендантом у мэра на приеме и в храме на панихиде. А японца я ведь не спас. А в приказе по Министерству сказано «за спасение».

Мне приятно читать твои высказывания о дружной семье моряков старшего поколения, к которым принадлежишь и ты. Действительно, мы работали, а не служили, трудились, и этот труд и жизнь на прежних судах были далеко не сладки. Тем не менее, мы свою работу любили. И море тоже. А ведь наши дальневосточные, а особенно камчатские, моря совсем неласковые. Я немного рано ушел с моря — в шестьдесят четыре года. А ведь мог и хотел продолжать плавать...

*Примечание редактора. Ниже приведена архивная копия акта, составленного 30 ноября 1945 г. в японском порту Торо, свидетельствующего о подвиге капитана А. А. Гринько. В тексте документа сохранены стиль и орфография оригинала.*

*«Акт. 10 ноября 1945 года прибыл пароход “Орочен” в порт “Торо”. 20-го ноября 1945 года в 23 часа при погрузке угля на пароход, — подул слабый Западный ветер при сильном снегопаде. 30/XI ветер переменился на Северо-Западный, резкий — с еще большим снегопадом. Быстро начался сильный шторм. В связи с этим работа по отгрузке угля была прекращена, о чем и сигнализировал пароход “Орочен”».*

*Для снятия с парохода “Луга” 126 и “Орочена” 56 человек грузчиков, были отправлены 2 катера.*

*При высадке со 2-го трюма п/х “Орочен” 20 японских грузчиков, один из них по фамилии Тамия Хокичи возрастом 50 лет оскользнулся с трапа и упал в воду. Капитан парохода “Орочен” г-н Гринько, присутствовавший при этом, бросился в одежде спасать утопающего. Капитан смог только ухватить утопающего за кимоно, но человека уже не было. Есть предположение, что утонувшего Тамия Хекичи затянуло под баржу. После этого высадка грузчиков с парохода была прекращена. В это время второй кунгас с парохода “Луга” вынесло на берег. Только на следующий день после уменьшения шторма остальные грузчики высадились на берег.*

*Утонувший Тамия Хекичи, рождения 1896 года 25 апреля, проживавший в Ямоторе, работал в течение 10 лет в шахте Торо старшиной-забойщиком, а до этого в течение 25 лет работал в той же должности на Хоккайдо и являлся лучшим работником. На иждивении утонувшего находилась жена Тамия Миса в возрасте 42 лет и приемная дочь 16 лет Тамия Садако. Видевшие отмечают исключительную самоотверженность капитана парохода “Орочен” г-на Гринько по спасению тонувшего человека и просят Советское Руководство воздать должную благодарность, о чем просит также и семья пострадавшего.*

*Подпись: Старшина порта по отгрузке угля Пак Мицунади.*

*Перевел: переводчик парохода “Камчадал”. “Перевод есть переведен правильно” Ю. Ю. Любовицкий.*

*Произвел перевод и оформил акт Уполномоченный Главснабугля при СКН СССР майор Мунякин А. Г.*

*Присутствовал при переводе и правильность перевода заверяю: полкапитан п/х “Пищевая индустрия” по военной части старший лейтенант Михайлов.*

*На рейде в момент внезапно посвежавшей погоды находился капитан рефрижераторного парохода “Пищевая индустрия” Дудник. 30.XI.1945 года. Печать п/х “Пищевая индустрия”».*

## КАПИТАН МИРОНОВ

В декабре 1942 г. мне, ученику шестого класса средней школы имени Л. Н. Толстого, пришлось быть постояльцем интерната на улице Микояновской. В один из вечеров к нам пришел необычный постоя-



лец — мужчина в возрасте лет сорока, очень высокого роста, стройный, подтянутый. Он имел седеющую шевелюру и очень приветливое лицо, был одет в черную двубортную флотскую шинель и темно-синий китель. На голове носил черную фуражку с крабом. Это был капитан дальнего плавания одного из судов АКОфлота Александр Ефимович Миронов.

Кино в то время крутили очень редко, и мы, ученики, вечерами сражались в шахматы. Принимал участие в этих играх и Александр Ефимович. Спустя несколько дней, когда мы сидели на занятиях, наш постоялец внезапно исчез. Очевидно, дела у него были такими срочными, что он даже не успел попрощаться с нами...

Наша семья жила с каждым годом все хуже и хуже. Отец служил в армии, а нас у матери было четверо — три брата и сестра. Я — старший. А тут еще начали брать ребят в ремесленное училище на судоверфи, причем помимо их воли. Сейчас в это трудно поверить, но тогда за отказ идти в училище грозила тюрьма. Причем и специальность будущим ученикам наши руководящие органы выбирали по своему усмотрению. Мне довелось проработать два сезона на рыбалке и весной 1945 г. посчастливилось поступить в АКОфлот.

Я пытался найти капитана Миронова. Один старый моряк сказал мне, что видел его во Владивостоке. Работал он, кажется, на одном из больших пароходов Дальстроя. А в конце 1945 г. мне сообщили, что Александр Ефимович уже трудится капитаном парохода «Сима». Но встретиться мне с ним по каким-то причинам не пришлось...

Война закончилась, но продолжали действовать очень суровые законы военного времени. По ним безжалостно судили, особенно за воровство. Сроки в десять-пятнадцать лет были, как разменная монета. Да еще доведом к этим срокам следовали пять лет поражения в правах, то есть лишение избирательного права.

Бедность народа по-прежнему оставалась ужасающей. Как говорят, нечего ни одеть, ни обуть. Город в то время был сравнительно небольшой, большинство людей знали друг друга. Тем более для них стала неожиданностью публикация в газете «Камчатская правда» статьи под рубрикой «Из зала суда». В ней шла речь о том, что капитан парохода «Сима» Миронов и бухгалтер Добротин за разбазаривание продуктов питания осуждены каждый на десять лет отбывания в лагерях и пять лет поражения в правах.

Люди в это поверить просто не могли. Все знали капитана Миронова, старпома Лаврентьева, бухгалтера Добротина, завпрода Митю

Литвиненко как людей честных и порядочных. Но, как бы то ни было, капитана Миронова и бухгалтера Добротина по приговору городского суда арестовали и взяли под стражу.

В подоплке этого приговора я сумел разобраться только спустя много месяцев, в декабре 1947 г., когда уголовное дело пересмотрели. Так что же произошло?

В то время для работы на радицентре привлекали радистов со стоявших на перестое судов АКОФлота. Какое-то время там трудился и радист парохода «Сима» Федя Замятин. Однажды он принес телеграмму за подписью А. И. Микояна. В ней говорилось, что экипажам судов, занятых на вывозке рыбопродукции, увеличивается норма отпуска продуктов питания. Прилагался список, сколько граммов чего положено, а также перечень заменителей (например, крупу на картофель, рыбу на мясо и наоборот). Александр Ефимович и бухгалтер, естественно, обрадовались, получив такой документ, и приняли его к руководству. На радиограмме стоял подписной номер Микояна. Но флотское начальство ее на суда не разослало — как говорится, положило под сукно.

Эти продукты выделялись именно на те дни, когда производилась погрузка. Но море есть море. Суда АКОФлота перевозили еще и пассажиров. Перед рейсом им выдавали продукты на несколько дней — отоваривали карточки. Но когда пароход прибывал на рыбокомбинат, то из-за штормовой погоды выгрузить людей на берег часто не могли. А у них уже заканчивалось продовольствие, поэтому их надо было кормить судовыми запасами. Составлялись акты, и в пределах той же нормы пассажирам выделялось продовольствие.

В конце декабря 1946 г. транспортная прокуратура начала проверку наличия продуктов на судах. Вечером на рейде стояла готовая к выходу «Сима». К ней подошел катер, на борт поднялись три бухгалтера и следователь прокуратуры. На другой день, к вечеру, они сняли остатки, проверили все фактуры и другие документы. Радиограмму Микояна во внимание не приняли, так как ее получили неофициально. Также не учли акты на выдачу продуктов питания голодающим пассажирам.

Капитана Миронова и бухгалтера Добротина сняли с судна и препроводили в отделение милиции. Судили тогда очень оперативно, долго не рассусоливали. Через несколько дней, дав каждому по десять лет и пять лет поражения в правах, их поместили в лагерь, располагавшийся на месте теперешней областной больницы.

Наконец, после обращений в судебные инстанции и многочисленных ходатайств с просьбой о пересмотре дела, в конце ноября 1947 г.

в областном суде состоялся пересмотр дела. На заседание пришло много моряков. Прибыло и руководство флота во главе с начальником Павлом Дмитриевичем Киселевым.

Мне в то время было девятнадцать лет. На меня этот суд произвел самое тягостное впечатление, настолько абсурдно выглядело все происходившее.

В ходе заседания адвокат Подурец задал судье и руководителям бухгалтерской экспертизы вопрос: «Если принять во внимание радиogramму Микояна и акты о выдаче продуктов питания пассажирам ввиду задержки судна в рейсе, будет ли недостача продуктов?» Бухгалтеры в один голос ответили, что, если принять во внимание эти документы, то недостача или излишки могут исчисляться всего в ста или двухстах граммах. Практически недостачи нет. Адвокат резонно спросил: «А за что тогда мы будем их судить?» Но тут слово взял прокурор и заявил, что судить Миронова надо за то, что он создавал на судне запасы продуктов — получал их на рейс на три или четыре месяца (!).

Тогда ему задал ехидный вопрос начальник флота П. Д. Киселев: «А на сколько надо брать запас продуктов, по мнению прокурора?» На что тот, не моргнув глазом, ответил: «Не больше, как на месяц. А коль закончатся, так надо спускать шлюпку и недостающее получать на складе рыбокомбината». По этому ответу всем стало ясно, что прокурор несет колесницу.

Наконец-то вынесли оправдательный приговор. Все вздохнули с облегчением. А люди-то уже отсидели почти год...

В начале декабря 1947 г., после освобождения, А. Е. Миронов получил назначение капитаном на танкер «Херсонес». Я в то время работал на нем матросом первого класса. Рейс нам предстоял во Владивосток.

Вышли мы 6 декабря 1947 г. Дул свежий ветер от норд-веста, подмораживало. Александр Ефимович шел ближе к берегу. А когда прошли мыс Лопатка, стал располагать курс между островами. Наконец подошли к мысу Анива — южной части Сахалина. В сплошной пурге миновали пролив Лаперуза. Миронов не отходил от радиопеленгатора. Выйдя из пролива, он не стал ложиться на курс в направлении мыса Поворотного, а пошел на 270 градусов — это курс ведет прямо на сушу. И тут выяснилось, насколько он был предусмотрителен! При подходе к приморскому берегу на нас обрушился норд-вестовый ветер силой до одиннадцати баллов. Началось сильное оледенение. Танкер на глазах стал покрываться панцирем. Прижались ближе к берегу и пошли, как говорят, «впритирку».

Начали оказываться. Благодаря принятым мерам и правильно выбранным курсам благополучно пришли во Владивосток, где 14 декабря 1947 г. отдали якорь. Для меня, будущего штурмана, это плавание стало наглядным уроком судоводительского мастерства.

Моя дружба с Александром Ефимовичем крепла. Это был действительно настоящий специалист своего дела и замечательный человек. Думаю, стоит о нем немного рассказать.

Родился А. Е. Миронов 21 ноября 1899 г. В 1919 г. он окончил гимназию во Владивостоке. Поступил вначале во Владивостокский университет, но в 1921 г. перешел в училище дальнего плавания (бывшее Александровское). К тому времени оно называлось «Техникум водных путей сообщения». Окончил его в 1925 г. как штурман дальнего плавания. Затем служил командиром пограничных кораблей. В это же время на его кораблях матросом и главным старшиной служил будущий известный на Дальнем Востоке и Камчатке капитан дальнего плавания А. А. Гринько. Крепкая дружба связывала этих людей до самой кончины.

После окончания военной службы в 1929 г. Александр Ефимович поступил в АКО. В 1936 г. при учреждении Морлова (бывшего Тралфлота) он стал первым капитаном сейнера «Вилой».

...Как я уже сказал, дружба наша с Мироновым продолжалась. Приходя во Владивосток, я, по возможности, выбирал время навестить Александра Ефимовича. Как-то между нами зашел разговор о том, куда же он девался тогда, в 1942 г., из нашего интерната. Вот что он ответил мне:

— Дело в том, что мой отец занимался рыбалкой. До революции арендовал рыбопромысловые участки в Усть-Большерецке и Опале. Богатством мы особым не обладали, порой приходилось сидеть и голодными, когда не подходила рыба. А чтобы расплачиваться за сети, соль, фрахт парохода, надо было брать в банке ссуды. Отец меня и брата Петра приучал к труду. В 1909 г. он взял нас с собой из Владивостока на Камчатку на промысел. Я начал работать учеником моториста, это в возрасте десяти лет! Спустя несколько лет на этом же катере работал и брат Петр. Отец умер в 1925 г. Богатства он нам не оставил, но передал в наследство, как каинову печать, клеймо «сын рыбопромышленника». (Е. М. Миронов — один из первых камчатских рыбопромышленников. В 1912 г. содержал участки на реке Опала в Западно-Камчатском промысловом районе и на реке Дранка в Восточно-Камчатском промысловом районе. — *Ред.*)

В декабре 1942 г. я, будучи капитаном танкера «Максим Горький», должен был сниматься рейсом в США. Там следовало выполнить теку-

щий ремонт и взять груз. Но меня за два часа до отхода сняли. Имелся у меня недруг в лице начальника спецчасти АКО. Он решил, а его подержали: мол, как же можно пустить в Америку сына рыбопромышленника! Возмущенный этим, я взял расчет и уехал на попутном пароходе пассажиром во Владивосток.

(«Максим Горький» — первый рыбацкий танкер на Камчатке. Построен в Японии в 1937 г. Грузоподъемность 1 000 тонн. Вступил в состав АКОФлота в ноябре 1937 г. В годы Великой Отечественной войны судно неоднократно ходило в США, где принимало груз спирта, авиационного и дизельного топлива. — *Ред.*)

На другой день я случайно встретил там своего знакомого, капитана парохода «Феликс Дзержинский», который предложил мне пойти к нему старшим помощником. Судну нужно было выходить в море, а старпома не было. Я согласился. Пароход этот был самым крупным судном Дальстроя и принадлежал НКВД. Проверка моих документов заняла немного времени. Проверяющие, на мое счастье, поленились заниматься этим досконально, и о том, что я «сын рыбопромышленника», не узнали.

Пошли мы в Сан-Франциско. Там взяли груз взрывчатки и направились в Магадан с заходом в Петропавловск. Здесь меня увидели на берегу и сказали моему недругу: «Смотри, ты не выпустил за границу Миронова, а он сейчас ходит в Америку и возит взрывчатку в Магадан на самом большом пароходе Дальстроя!» Но «настучать» на меня он побоялся: все-таки пароход принадлежит НКВД, и уж если ОНИ выпустили «сына рыбопромышленника» в Америку, то соваться со своими замечаниями будет себе дороже...

Проработал я в Дальстрое до августа 1945 г., а потом вернулся в АКОФлот на «Симу»...

Я не удержался и задал вопрос Александру Ефимовичу:

— А как вы сумели уцелеть в ежовщину, в 1937—1938 гг.?

— В середине 1937 г. я взял отпуск. За три года с отгулами накопилось около восьми месяцев. Выехал из Владивостока. Предупредил мать, чтобы писем от меня не ждала. Она догадалась, что я буду в бегах. Ушел в дальнее плавание в Морфлоте и брат Петр. Больше чем две недели на одном месте я не оставался. Исколесил весь Советский Союз. Позже мать рассказывала, что приходили к нам домой несколько раз двое молодых мужчин в серых плащах и хромовых сапогах. Спрашивали, где сыновья. А та отвечала, что, наверное, в море, они моряки, где же им еще быть? Простым глазом было видно, что это были душегубы из

НКВД. Они оставили номер телефона и просили позвонить, как только появятся от нас весточки.

Но в 1938 г. волна репрессий немного спала, и я вернулся в АКО, в Петропавловск. Так и уцелел. А сколько «замели» за это время невинных людей!..

...Когда-то, примерно в начале двадцатого века, про такую власть сказал известный поэт Яков Надсон:

*Спешат безумные вожди,  
Впотьмах гоняются за призраком свободы,  
Сулят блаженство впереди,  
Но лишь на рабство злейшее ведут народы...*

К этим пророческим словам и добавить нечего.

С именем капитана Миронова связана еще одна легенда, долго передававшаяся моряками из уст в уста. Однажды, в середине 1930-х гг., он, находясь в очередном рейсе, неоднократно получал от руководства АКО противоречивые указания об изменении направления движения судна. На очередной приказ капитан ответил: «Никто пути пройденного у нас не отберет! Капитан Миронов движется вперед!» — и пошел по первоначальному маршруту.

(Частое изменение уже утвержденных маршрутов было настоящим бичом АКОфлота. Вот, например, что по этому поводу 3 августа 1940 г. писала газета «Камчатская правда»: «Судами командуют все, кому только не лень. Пароходами командуют: из АКО тт. Емельянов, Дедков, Макштас, Драбкин, Матусевич (начальник АКО, его заместители, начальник и главный диспетчер АКОфлота); из Владивостока — начальник Главка тов. Захаров, его заместители: Ященко и Штец, начальник управления флотом тов. Гинер, морагент тов. Иоффе. Командует отдельными судами и замнаркома т. Николаев. И все по-разному. Попробуй разобраться в этих командах...» — *Ред.*)

Этот поступок, ставший своеобразным ответом на непродуманную систему управления флотом, требовал определенного мужества: жесткая авторитарная система самостоятельности не терпела. Но и на этот раз все обошлось благополучно. По этому ответу капитана знал дальневосточный флот: «А, это тот Миронов, который дал телеграмму...»

Прожил Александр Ефимович долгую жизнь — девяносто лет. Командовал самыми большими судами АКО: «Ительмен», «Сима», «Орочон». До смертного часа ходил на своих ногах и сохранял ясный ум. Похоронен на Морском кладбище во Владивостоке. Перед смертью

говорил мне: «Знаешь, Тимофей, как хочется, чтобы после моей кончины назвали моим именем хотя бы катер...»

Но этой мечте капитана Миронова не суждено было исполниться. Мир праху твоему, Александр Ефимович!

*Примечание редактора. Может быть, современным камчатским судовладельцам стоит подумать об увековечении имен наших знаменитых моряков, внесших вклад в освоение полуострова, и переименовать суда, носящие ныне экзотические и непонятно что обозначающие заграничные названия?*

## БЕДА, ЕСЛИ СВОЯЧЕНИЦА В АМЕРИКЕ

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

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

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

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

работал до самой пенсии. Когда обстановка в стране улучшилась, водил он за границу в ремонт лесовоз «Коккинаки».

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Горько было видеть эту картину!

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

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

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

## МИХАИЛ ИВАНОВИЧ НОВИКОВ

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

Семейство Новиковых переселилось на Дальний Восток после отмены крепостного права. Получив свободу, крестьяне не получили земли. Поэтому они всем селом решили переехать на Дальний Восток. Вся зима ушла на подготовку к этому далекому пути. Весной огромный

табор снялся с насиженного места. Железной дороги по всему пути еще не было. До реки Амур добирались три года. На зимовку останавливались в богатых сибирских селах, нанимались на работу к зажиточным мужикам. Валяли валенки, сапожничали. Кто мог — работал в кузницах, ковали лошадей, делали сбрую, хомуты, плотничали и столлярничали. К концу третьего года вышли на реку Зею. Здесь получили землю для постройки деревни. Поскольку они все были выходцы из Тамбовской губернии, то деревню свою назвали Тамбовкой. Сейчас ее на карте нет: затопили при постройке Зейской гидроэлектростанции.

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

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

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

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

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

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

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

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

На судах не было рыбопоисковых приборов. Единственный оборудованный ими приморрыбпромский СРТ обслужить флотилию не мог. Плавание в этой части моря было затруднено еще и потому, что в это время года здесь стояли густые туманы. Экспедицию плохо снабдили продовольствием. Рыбаки зачастую вынуждены были покупать на рынке свежий картофель за наличный расчет, так как на складах рыбокоопа его не было совершенно. Опыт промысла постигался методом, как говорят, проб и ошибок. Отрабатывалась техника постановки сетей, их выборки и обработки улова. Для этого в экспедиции находились инженеры-технологи отдела обработки Главкамчатрыбпрома. Ввиду всех неурядиц добыли сельди немного, а значит, оказалась невысокой и зарплата рыбаков.

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

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

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

## ВСПОМИНАЯ О ГОДАХ УЧЕБЫ...

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

Курсы судоводителей-двухсоттонников и штурманов малого плавания периодически организовывались в рыбном порту еще с довоенного времени. Преподавали на них капитаны и штурманы зимовавших в Петропавловске судов. Трудился там и А. Е. Миронов — опытный и грамотный моряк. Работали и курсы судовых кочегаров и машинистов.

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

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

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

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

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

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

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

крепилась растительными тросами. Подложенный под корпус покат уменьшал трение плавсредства о землю.

Евгения Ивановича, отработавшего до глубокой осени и показавшего себя с положительной стороны, перевели матросом на катер, а потом и капитаном. Пусть читатель не удивляется, в то время даже место матроса на катере нужно было заслужить. Шло время, приходил опыт. Перед войной, в 1941 г., Евгения Ивановича назначили капитаном флота одного из крупнейших рыбокомбинатов западного побережья Камчатки — Микояновского.

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

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

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

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

лице. Здесь он работал долго, до самой кончины. Скончался в возрасте за восемьдесят.

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

В 1916 г. Александр Иванович поступил в Добровольный флот матросом. На флот в то время была возложена задача перевозки военных грузов для русской армии из портов Америки и Англии. Рейсы эти были опасные. В Атлантическом океане моряков подстерегали немецкие подводные лодки. Урон судоходству они наносили громадный. В одном из рейсов в 1917 г. пароход, на котором находился Александр Иванович, в ста двадцати милях от Ливерпуля торпедировала немецкая субмарина. Пароход затонул, а команда высадилась на шлюпки. Через сутки экипаж подобрал английский сторожевой корабль. После прибытия в один из английских портов экипаж поместили в госпиталь. Спустя две недели моряков выписали и они поступили на другое судно Добровольного флота. Взяв полный груз, судно в начале 1918 г. благополучно прибыло в Мурманск.

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

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

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

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

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

В 1953 г. Ветров перешел работать в инспекцию Морского Регистра СССР. В кабинете морской практики мореходного училища долго лежала, как реликвия, разломленная пополам якорная скоба с парохода «Ташкент», весившая, наверное, килограммов пятьдесят. Александр Иванович при осмотре на «Ташкенте» якорного устройства обнаружил на скобе малозаметную трещину. От удара специального молотка скоба развалилась на две части. Случай сам по себе очень редкий. А развалилась она в море, кто знает, к чему это могло привести?

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

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

Уехал с Камчатки Александр Иванович неожиданно. Я в то время пребывал в море и проститься с ним не смог. Поселился он вначале у себя на родине, в Архангельске. Переписка с ним прервалась. Году в 1980-м я встретил в Петропавловске выпускника нашей мореходки 1948 г. Вот что он рассказал. Совершал перегон судна Северным морским путем. По необходимости зашел в службу мореплавания Мурманского пароходства. И вдруг услышал за спиной мягкий архангельский выговор: «А если загрузить судно сушеными комарами?» Оказывается, это Александр Иванович аттестовал молодого штурмана по



остойчивости корабля. Встреча выпускника и бывшего преподавателя была радостной и сердечной. Несмотря на преклонный возраст (ему уже, очевидно, перевалило за восемьдесят), он еще трудился. Прожил Александр Иванович, как я потом узнал, жизнь долгую — восемьдесят шесть лет.

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

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

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

Те, кто ходил в Америку и Канаду, были прекрасно одеты по сравнению с остальными. Так, Степан Пирогов, Семен Вшивцев и другие носили отличные кожаные меховые куртки-«канадки» и красивые американские фуражки из тонкого сукна «кастор».

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

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

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

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

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

Надо сказать, что, имея свидетельство судоводителя-двухсоттонника, я в то время чувствовал себя на ногах тверже, чем позже, получив диплом капитана дальнего плавания. В нас остро нуждались и с радужием встретили в управлении Камчатрыбфлота. Петра Литвишко сразу назначили вторым помощником капитана парохода «Кура». Петра Шопырева — на ту же должность на «Орочон».

Меня направили матросом на пароход «Сима». Дело в том, что рабочие дипломы выдавались по достижении девятнадцати лет и выполнении плавательского ценза. Так вот, мне необходимо было «выплавать» этот ценз. Командовал «Симой» опытный капитан А. А. Гринько. Туда же, на «Симу», попал и мой соученик по курсам Семен Вшивцев. Его, как имевшего стаж плавания, направили на судно вторым помощником.

Семен перед началом учебы пришел из Канады. Там его судно стояло на ремонте шесть месяцев, и он уже был третьим помощником капитана. Надо объяснить читателю, что в то время при недостатке командного состава допускалось под гарантийное письмо капитана назначать членов экипажа на командные должности без диплома.

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

## КУРСЫ ШТУРМАНОВ МАЛОГО И ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ

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

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

Штурманское дело Иван Петрович знал отлично, особенно здорово он составлял навигационные задачи, а прокладку на навигационной

карте осуществлял просто великолепно. Красиво был проложен сам курс, каллиграфическим подчерком написаны цифры. В общем, глядя на такую работу, нельзя было не залюбоваться.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В 1955 г. в Камчатрыбфлот из Финляндии поступил лихтер «Повенец» — четырехтрюмное судно с грузовыми паровыми лебедками,

бравшее на борт более трех тысяч тонн. На него возлагали большие надежды. В работающую сельдяную экспедицию, как в Магадан, так и на восточный берег Камчатки надо было доставлять много бочкотары. Ее, как правило, грузили в одном из сахалинских портов, Находке или Николаевске-на-Амуре, а потом везли на «Повенце» в экспедицию.

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

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

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

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

Стали судовыми механиками два сына. Хорошими у Иннокентия Николаевича оказались и зятья. Один из них, Михаил Иванович Дегтярев, после окончания Астраханского рыбного техникума связал жизнь с нашим полуостровом. В 1955 г. он окончил первые курсы штурманов дальнего плавания в том же учебно-курсовом комбинате. Командовал

судами типа БМРТ в базе Океанического рыболовства, а сейчас уже находится на заслуженном отдыхе. Второй зять, старший механик Анатолий Лисов, долгие годы работал на судах Камчатрыбфлота. Сейчас также на пенсии.

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

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

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

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

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

Стало небезопасно хвалить какой-либо иностранный прибор.

Но, несмотря на все неурядицы, курсовой комбинат набирал силу. Увеличился набор курсантов. Флот стал пополняться трофейными судами, приходившими из Германии. Они, правда, имели весьма почтенный возраст, так как были построены в 1918—1920 гг., и работали на угле. В связи с получением флота стала расти и потребность в кадрах.

Имелась большая нужда и в специалистах для маломерных судов — судоводителях, механиках третьего разряда. С решением задачи их быстрого обучения тогда мог справиться только учебно-курсовой комбинат.

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

Занятия начались в третьей декаде ноября 1953 г. С деньгами у нас, курсантов, было более-менее нормально. Платили нам по существовавшему в то время положению оклад с северными надбавками по прежнему месту работы. А вот с жильем приходилось туговато. Размещались, где придется. По прошествии полугода на улице Ключевой построили два двухэтажных дома из бруса, обшитых вагонкой. Многие курсанты получили в них хорошие, по тогдашним понятиям, квартиры. Спустя полгода мы за свой счет провели водопровод.

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

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

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



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

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

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

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

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

Время учебы пролетело быстро. Осенью 1949 г. группу молодых специалистов из Херсонского моррыбтехникума приветливо встретило руководство Камчатрыбфлота. Нужда в кадрах была большая: начали поступать трофейные суда из Германии.

Надежду Васильевну направили на «Эскимос» третьим помощником капитана. К работе она относилась с большой ответственностью,

и в 1952 г. стала уже вторым помощником. За хороший труд ее поощрили: направили на курсы штурманов дальнего плавания. Училась она легко, получала «четверки» и «пятерки». Но вскорости заболел и умер отец — сказались фронтовые ранения. Пришлось вызывать мать к себе. В 1955 г. учеба завершилась, и Надежда Васильевна отправилась на флот. Но морячить ей долго не пришлось: заболела мать. Надежда Васильевна устроилась работать в школу усовершенствования кадров командного плавсостава, потом поступила на заочное отделение Дальрыбвтуза. Работала преподавателем до 1980 г., до самой пенсии, а затем уехала на родину, где сейчас и живет. Переписывается с друзьями, вспоминает бывшее...

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

Все шло хорошо. Из Германии пришел новый СРТМ «Командор», оснащенный новейшими электронavigационными приборами. Этот красавец-корабль заслуженно получил в командование Владимир Васильевич Король. Газета «За высокие уловы», позже «Рыбак Камчатки», чуть ли не каждую неделю освещала хорошую работу капитана и его команды. Жена Владимира Васильевича вырезала эти заметки, из которых за годы получился целый альбом.

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

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

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

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

Подобную вещь парткомовцы проделали и с другим нашим выпускником, Юрием Поликарповичем Агенко. Будучи в отпуске, он тоже присмотрел себе место в севастопольской Базе океанического рыболовства. В новой конторе также поставили условие о визировании и запросили характеристику. Но из управления Тралфлота прислали очень плохую характеристику, и Агенко в приеме на работу, естественно, отказали. Вернувшись на Камчатку из отпуска, он обратился с жалобой в горком партии. Только после вмешательства горкома характеристику переписали. Юрий Поликарпович послал ее в Севастополь, и визу ему открыли. После получения вызова он уехал в Севастополь. Не знаю, жив ли и здоров ли Юрий Поликарпович сейчас, времени прошло уже много, связь с ним потерялась.

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

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

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

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

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

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

Рано, еще с юности, он начал морячить в Черноморском пароходстве. Ходил на танкерах за границу. В 1941 г., с началом войны, был призван в действующую армию, служил в авиации. Поскольку военной специальности не имел, то направили его в ремонтные мастерские. С первых дней войны пришлось очень тяжело. Немцы имели большое

превосходство в воздухе, пришлось отступать. К началу 1943 г. положение на фронте улучшилось, а после Сталинградской битвы стало ясно, что немцам от поражений уже не оправиться. Хоть и предстояли еще тяжелые сражения, но уверенность в победе крепла с каждым днем.

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

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

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

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

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

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

Осенью 1953 г. Доценко зачислили на курсы штурманов дальнего плавания, которые он окончил весной 1955 г. После этого стал капитаном судов типа СРТ, одним из лучших специалистов Тралфлота.

В 1963 г. за успехи в работе получил высокую награду — орден Трудового Красного Знамени.

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

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

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

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

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

Назначили Ивана Тихоновича старшим помощником на поисковый СРТМ. Быстро пролетели два с половиной года, и в отделе кадров Ивану Тихоновичу торжественно вручили пенсионную книжку. Пенсия по тому времени была высокая, сто двадцать рублей. А еще через неделю я уже провожал его на самолет. На прощание Иван Тихонович сказал мне: «Не забуду то, что ты для меня сделал. Будешь в отпуске в Туапсе, всегда будешь у меня дома желанным гостем».

На этом и расстались. Но больше встретиться нам не пришлось...

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

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

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

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

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

В конце 1947 г. на зиму при мореходном училище набрали группу штурманов малого плавания. Михаил Григорьевич и его товарищ решили, что время, пока судно стоит в ремонте, зря терять не стоит, и, получив разрешение отдела кадров пароходства, поступили учиться. К началу навигации 1948 г. учеба завершилась, и летом 1948 г. Михаил Григорьевич вернулся на «Уссури». Должность, правда, осталась прежней —

матрос первого класса. Дело в том, что для получения рабочего диплома штурмана малого плавания необходимо было набрать еще немного плавательного ценза.

Но тут жизнь подкинула ему еще одно препятствие. В это время началась проверка плавсостава, да и не только его. Были заново отпечатаны личные листки по учету кадров, листки очень подробные — те самые, где нужно было подробно описать всю родню, чуть ли не до седьмого колена. При малейшем сомнении или неясности закрывали визы. Даже такой бывалый моряк, как Петр Степанович Колесников, механик-универсал первого разряда, вдруг лишился визы. В 1948 г. его не пустили в Японию на «Симе». И Михаил Григорьевич не избежал этой участи. Подвела анкета — ведь отца осудили по печально знаменитой 58-й статье Уголовного кодекса. И 16 июля 1949 г. Михаила Григорьевича уволили из Сахалинского пароходства.

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

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

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

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

В конце ноября 1953 г. Михаила Григорьевича зачислили на курсы штурманов дальнего плавания в учебно-курсовой комбинат, который он окончил в 1955 г.



Затем Михаил Григорьевич продолжил работать на судах типа СРТ. А в 1959 г. его, как растущего капитана, назначают командовать пароходом «Анатолий Серов» — одним из лучших судов флота того времени.

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

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

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

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

## ПЕРВЫЕ ВЫПУСКНИКИ УЧЕБНО-КУРСОВОГО КОМБИНАТА

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

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

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

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

Через сутки с небольшим прибыли на рейд Жупановского рыбокомбината. Высадились со своими пожитками. Поселили нас в бараках, а кое-кому пришлось разместиться и в брезентовых палатках. Началась подготовка к путине. Застучали молотки и топоры. Ремонтировали и восстанавливали после зимовки пристани, разделочные столы. Поскольку мой отец был хорошим плотником, ему поручили набрать бригаду и построить магазин. Бригада завершила его очень быстро. Отцу заплатили 1 200 рублей. Тогда это были очень большие деньги.

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

Лето 1937 г. принесло новые беды: искали «врагов народа», шли громкие процессы. Арестовали и нашего директора Тимофея Сергеевича

Корниенко, обвинили его по 58-й статье. Как стало известно после, он погиб на допросе в НКВД, в Петропавловске. Очень жаль этого прекрасного человека.

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

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

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

Члены его команды были людьми зрелого возраста, работали здесь по многу лет. Еще до войны ходили в Сингапур, Шанхай, порты Японии. Многие еще в двадцатых годах трудились на шхуне «Михаил», она же «Наркомпрод Брюханов», под командованием капитана дальнего плавания А. И. Дудника. Матросы и кочегары дело свое знали. Боцман в возрасте за сорок был очень опытный. На судне чувствовалась строгость, но строгость разумная. Я и пришедшие со мной три матроса стали постигать флотскую науку. Знать следовало очень много. При наличии таких наставников мы все освоили за год и стали матросами первого класса.

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

В ноябре 1943 г. мы стояли в Петропавловске. Меня сняли с «Ковды» и перевели кочегаром на большой пароход «Алма-Ата». Его надо было

перегнать в Америку, в Сан-Франциско, поставить в ремонт и оснастить для лова и обработки крабов. Но в пути нас завернули и послали на переоборудование в Портленд на реке Колумбия.

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

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

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

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

В этой же группе занимался Борис Мануилович Табашников, замечательная личность. Стаж работы на судах он имел приличный,

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

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

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

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

Выпускники учебно-курсового комбината Александр Андреевич Кузнецов и Павел Егорович Алешкин — оба астраханцы. Прибыли на Камчатку в начале 1930-х гг. Начали работать в должностях матросов и неводчиков. За достижение рекордных уловов оба были удостоены звания Героя Социалистического Труда. А. А. Кузнецов командовал СРТ «Север», а П. Е. Алешкин — СРТ «Полярник».

У Александра Андреевича с грамотой было плохо. Поступил он на курсы штурманов малого плавания в 1949 г. Прочулся половину программы и почувствовал, что дальше не потянет. Попросил директора

снова зачислить его во вновь набранную группу. Учиться Александру Андреевичу было очень тяжело, так как у него была большая семья — семеро детей.

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

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

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

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

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

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

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

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

## СРЕДНЯЯ МОРЕХОДКА

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

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

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

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

Завучем здесь работал Михаил Васильевич Стрыгин, выпускник Астраханского технического института рыбной промышленности и хозяйства. Михаил Васильевич прошел войну, имел несколько боевых

орденов. Человек он был серьезный и очень строгий. Проработал в училище до самой пенсии, а потом уехал в Томск.

Возглавлял училище начальник Юрий Иванович Камчатка — замечательный, сравнительно молодой человек. После окончания Дальневосточного высшего мореходного училища его направили на работу в Камчатрыбфлот на пароход «Щорс» третьим помощником капитана. Но с морем вскоре пришлось расстаться. По распоряжению Камчатрыбпрома его перевели преподавателем в мореходное училище. Руководство, убедившись, что Юрий Иванович проявляет очень большие способности, назначило его на должность начальника судоводительского отделения, а через полтора года он возглавил училище.

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

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

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

С 1961 г. в мореходном училище трудилась преподавателем химии и ихтиологии Клара Васильевна Герт — приветливая сероглазая женщина невысокого роста, уроженка нашего Петропавловска. Ее отец, Василий Тимофеевич Финашин, известный капитан промысловых су-



дов в годы Отечественной войны, работал на судах Тралфлота. Клара Васильевна после окончания Астраханского рыбвтуза вернулась на родину, на Камчатку, и всю жизнь проработала здесь. Сейчас она уже на заслуженном отдыхе и продолжает жить в Петропавловске.

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

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

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

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

Окончил это училище и Вячеслав Харитонович Федосеев. До прихода в 1952 г. в Камчатрыбфлот он служил боцманом в военно-морском флоте на лидере «Тбилиси» во Владивостоке. Как хорошего работника, его направили на курсы штурманов малого, а потом и дальнего

плавания. Работал капитаном СРТ, а потом несколько лет трудился лоцманом рыбного порта. Имел ряд правительственных наград, как за боевые подвиги, так и за трудовые заслуги.

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

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

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

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

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

Книга была, естественно, занятая. Но Яков Яковлевич сразу предупредил: «Она у нас в Союзе не издается. Ее даже признали вредной по той причине, что воровство, как таковое, может быть только в странах капитала, за рубежом. А у нас в стране, строящей коммунистическое общество, воровства не может быть вообще. Все это пережитки про-

клятого прошлого. Вам самим это надлежит проверить на практике». При этих словах Яков Яковлевич многозначительно улыбался.

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

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

Пришлось столкнуться в работе и с таким интересным явлением. На пароходах россыпью перевозили уголь и соль. При выгрузке судовые и береговые тальманы вели счет грузовых сеток. А для того, чтобы правильно определить вес сданного груза, надо было установить вес одной сетки. Для этого производили контрольный провес. От неправильно взятого за основу контрольного веса могла образоваться большая недостача груза. Из-за этого на одном судне у молодого второго помощника при выгрузке на рыбокомбинате обнаружилась нехватка ста тонн соли. Все это произошло только потому, что контрольный провес сделали неправильно.

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

приобретал «бесплатные излишки». Документы, как правило, подписывались без сучка и задоринки.

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

Как-то, беседуя с одним старым моряком — Олегом Викторовичем Лаврентьевым, я услышал от него о не менее интересном методе решения этой задачи, не требующем больших усилий. Впрочем, сейчас им пользуются сплошь и рядом, даже на обычных рынках. «Меня научил этому способу один старый завскладом, — рассказывал Олег Викторович. — Я подкручивал баланс весов. И при контрольном провесе сетки у меня весы показывали вес больший, если мне это было выгодно. Проверить меня можно было только в том случае, если взять несколько клейменных гирь и взвесить их на весах. Плавая два с половиной года по Охотскому побережью, я ни разу не имел недостачи соли, пользуясь таким методом. Разоблачил меня один опытный пожилой грузополучатель. Он взял несколько гирь, взвесил на весах и вывел меня на чистую воду. Баланс весов подкрутили, и они стали работать, так как им и было положено».

Работать вторым помощником было очень трудно. Мешала нам неопытность и излишняя доверчивость. Много пришлось набить себе шишек. Но с течением времени накапливался опыт, появлялись знакомства, налаживались личные контакты, все входило в нормальную колею. Надо иметь в виду и еще одно обстоятельство. Премия команде за выполнение плана грузоперевозок выплачивалась, как правило, при условии, что нет недостачи и порчи груза. Достигалось это на тех судах, где был опытный второй помощник и добросовестные тальманы. Асами этого дела считались известные вторые помощники — Семен Василье-

вич Чуприна, Андрей Матвеевич Пасько, Павел Васильевич Бычков. Они были «тертые калачи». Работая с такими помощниками, капитаны всегда были спокойны.

## ПОМПОЛИТ ГЛАДКОВ

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

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

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

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

— Николай Илларионович! Какими судьбами?

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

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

Узнав это, Николай Илларионович с юмором спросил:

— Значит, ты ученый матрос?

— Выходит, так, — ответил я ему.

— Теперь я буду у тебя учиться.

Я посчитал это шуткой, но Николай Илларионович сказал серьезно:

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

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

Красавица Авачинская губа, дымящиеся вулканы, заросли зеленого березняка, ручьи, кишашие рыбой, сопки, покрытые густым лесом, чудесный воздух покорили его. Заметив его спортивную фигуру, определили физруком в школу имени Горького.

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

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

Но правду говорит русская пословица: «От сумы и от тюрьмы не зарекайся». В учреждении на стене висела карта Советского Союза, на которой флажками отмечали линию фронта. Эта линия угрожающе продвигалась к Харькову. Сотрудники, стоя у карты, обсуждали положение. Один из них спросил Гладкова, как тот оценивает ситуацию. Тот простодушно ответил, что положение складывается угрожающее. Наступление немцев проходит стремительно, не исключена возможность, что Харьков могут сдать.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## СТАХАНОВЕЦ-ДВАДЦАТИПЯТИТЫСЯЧНИК

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

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



мобилизовали на коллективизацию рыболовецкого населения Прикаспия. Так он стал председателем колхоза имени Карла Маркса и работал на этой должности до 1934 г.

В 1935 г. по личной инициативе вышел на Каспии на двух парусных судах за кромку льда на промысел тюленя и рыбы. Лов рыбы был подледным. За эту инициативу его наградили орденом Трудового Красного Знамени и грамотой Облрыбколхозсоюза. По этому поводу в одной из рыбацких газет были опубликованы стихи, из которых мне запомнились такие слова: «Почин Ермошкина войдет в историю!»

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

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

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

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

Нельзя не упомянуть и других тружеников, работавших на судах Морлова, — неводчиков Павла Егоровича Алешкина, Александра Андреевича Кузнецова, ставших в дальнейшем Героями Социалистического Труда; неводчика Николая Парфентьевича Пинчука, положившего начало дневному лову сельди кошельковым неводом. Добрым

словом Георгий Яковлевич вспоминал капитанов паровых траулеров Павла Матвеевича Иванова и Владимира Михайловича Неклюдова.

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

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

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

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

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

Но хоть война уже и окончилась, время было очень тяжелое. В течение двух лет в стране случался неурожай. Карточную систему пока не отменяли. Наоборот, усилили борьбу с расхиителями продовольствия. В 1947 г. в Ялте установили факты нецелевого расходования финансовых средств и рыбопродукции. Решением Крымского областного

суда Георгия Яковлевича уволили с работы, осудили на десять лет и исключили из партии. Его жалобы во все инстанции результатов не принесли. Пришлось ему томиться в тюрьме. Удручало еще то, что жена болела, и помочь ей он ничем не мог.

Наконец в 1953 г. дело пересмотрели. Решением того же Крымского областного суда его первоначальный приговор был отменен. Георгия Яковлевича освободили из-под стражи, восстановили в партии и на работе. Несмотря на то, что справедливость восторжествовала, морального удовлетворения ему это не принесло. Ведь ни за что он столько лет провел в тюрьме. Но надо было думать, как жить дальше. Решил снова ехать на Камчатку, зарабатывать пенсию. На просьбу в Минрыбпром трудоустроить его на Камчатку возражений не последовало, и осенью 1953 г. Георгий Яковлевич снова ступил на камчатскую землю с направлением на работу в Управление тралового флота в качестве капитана-наставника. Потом трудился начальником Северо-Охотоморской сельдяной экспедиции. Постепенно жизнь наладилась и вошла в нормальное русло. В управлении флота Георгий Яковлевич пользовался большим уважением и авторитетом.

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

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

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

Однажды получили от него интересное письмо. Ермошкин рассказывал, что его как-то допекли жившие там женщины: «Вот ты, Георгий

Яковлевич, говоришь, что ты моряк. А почему формы-то морской у тебя нет?» «А ведь, действительно, у меня морской формы нет, — писал он. — Не поможете ли вы мне ее приобрести?»

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

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

Жизнь Ермошкин прожил долгою. О себе оставил добрую память, как о первом стахановце, двадцатипяти тысячнике, первопроходце в освоении рыбных богатств и просто хорошем и уважаемом человеке.

## ВETERАН НОМЕР ОДИН

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## РЫБАК И БУКСИРОВЩИК

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

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

Он рос физически сильным и крепким юношей. В начале тридцатых годов в стране ощущался недостаток продовольствия. Не обошел он и черноморскую Керчь. А тут еще прокатилась волна коллективизации. Весной 1934 г. Илья Григорьевич с другом Андреем Матвеевичем Пасько, который был старше его на год, решили уехать на Дальний Восток.

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

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

снялись в Петропавловск. Илья Григорьевич в этот рейс вышел в должности неводчика на дрефтере «Ударник».

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

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

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

В 1940 г. Илью Григорьевича назначили капитаном дрефтера «Ударник». А в 1941 г. началась Великая Отечественная война. Страна зажила по законам военного времени. К этому времени Илья Григорьевич уже стал хорошим промысловиком, приобрел опыт. Но беда, как всегда, приходит неожиданно. Глубокой осенью 1943 г. она зацепила и Илью Григорьевича.

В это время в связи с нехваткой дипломированных кадров специалистам, не имевшим рабочих дипломов, разрешили выходить в море под гарантийное письмо капитана судна. У третьего помощника капитана «Ударника» документов не было. Гарантийное письмо на имя капитана порта дал Евстафиади. Однажды ночью «Ударник» искал сельдь. Третий помощник забыл включить ходовые огни. В это время, как на грех, в Авачинском заливе в дозоре находился минный тральщик «Трос». Произошло столкновение, при котором «Ударник» получил большие

повреждения и моментально затонул. Люди не пострадали. Вскорости состоялся суд, шедший по законам военного времени. С учетом хорошей характеристики, данной Илье Григорьевичу управлением Морлова, его приговорили к трем годам тюремного заключения с отправкой на фронт в действующую армию.

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

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

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

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

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

В 1948 г. я трудился вторым помощником капитана на пароходе «Якут». После выгрузки мы получили задание взять соленую рыбу и пассажиров. Во время стоянки в бухте Южной Глубокой вышел из строя один паровой котел. Судно оказалось в аварийном состоянии. Необходимо было его буксировать в Петропавловск. События происходили в начале декабря, навигация уже закрылась. Буксировку поручили «Кашалоту» и Евстафиади. Капитан «Якута» получил приказ до-



грузиться рыбой. Несмотря на сложные навигационные условия, Илья Григорьевич благополучно довел аварийный «Якут» с полной загрузкой до Петропавловска.

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

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

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

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

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

*Проведенный позже водолазный осмотр установил, что судно сидело на камнях средней частью корпуса и кормой, его киль переломился*

*в районе дейдвуда, медная обшивка бортов местами оказалась содрана, а в средней части корпуса по левому борту имелаь большая вмятина. Кроме этого, на гребной винт намотался манильский трос и был потерян правый якорь Холла.*

*Состоявшийся суд вины капитана Евстафияди в происшествии не усмотрел.*

*Убытки от гибели «Ударника», в соответствии с актом, составленным 5 октября 1943 г., оценивались в 53 939 руб., в том числе 15 000 — «по выдаче пособий на лечение людей, семьям погибших».*

## С БАЛТИКИ НА КАМЧАТКУ

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

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

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

В период весенних полевых работ 1930 г. председатель колхоза начал преследовать нас с матерью, не стал выделять лошадь для вспашки огорода, ссылаясь на то, что отец уехал в Ленинград. В то же время лошадь за нами была закреплена согласно очередности. В один из

весенних дней я самовольно взял ее и начал пахоту. К этому времени все наши соседи уже закончили посадку. Вдруг появился председатель и стал отнимать у меня лошадь. Мне это было вдвойне обидно, ведь у меня была договоренность с заведующим школой Патрашковым, секретарем партийной организации, о том, чтобы вспахать огород именно в выходной, чтобы не пропустить школу. От сильной обиды я стал стегать председателя уздечкой.

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

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

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

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

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

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

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

«Капитан парохода «Итчас Гане» — красавец высокого роста, был богат, держался с большим достоинством и тактом. Как-то он показал мне фотографию своего дома в два этажа, обсаженного виноградником, расположенного в окрестностях Бильбао. По его рассказу выходило, что хозяин, или, как его звали за рубежом, «арматор» (судовладелец), встречал его из рейса обязательно лично. На автомашине отвозил к себе в офис, где они беседовали о делах. Не обходилось без нескольких

бокалов хорошего вина. Обсуждались и денежные вопросы. Дело в том, что, плавая капитаном, он имел дополнительный приработок на так называемых куртажных деньгах. Он состоял из следующего. Пароход работал на каменном угле. А брало судно бункерного угля более тысячи тонн. Фирмы, поставлявшие уголь, старались задобрить капитана и продать ему свое топливо. Для того, чтобы капитан купил его именно у этой фирмы, ему в пределах разумного давали некоторую сумму. Это не считалось взяткой, а являлось безгрешным доходом капитана. Если капитан сумел заключить выгодный фрахт и получить за перевозку груза больше денег, то уже судовладелец премировал его за проявленную находчивость и инициативу. Таким образом, если капитан был инициативным и удачливым и приносил судовладельцу доход, то он в течение нескольких лет становился богатым человеком».

С началом Великой Отечественной войны жизнь вновь столкнула Олега Викторовича и Дмитрия Никифоровича, теперь уже на Камчатке, в АКОфлоте. Олег Викторович работал старшим помощником капитана на пароходах «Орочон» и «Сима», а Дмитрий Никифорович — котегараром, машинистом, третьим и вторым механиком. В начале 1939 г. для АКОфлота в Англии купили лесовоз «Коккинаки». Этот пароход работал на твердом топливе и имел очень плохие жилые помещения. О наборе экипажа для перегона лесовоза на Камчатку объявили по ленинградскому радио и в вечерней газете. Когда Матюнин прибыл на это судно в Англию, оно уже было загружено холодильным оборудованием для строившихся комбинатов Западной Камчатки.

Пароход называли в честь героя-летчика Владимира Коккинаки. Дожил свой век пароход уже под именем Петра Соловьева — покойного секретаря Камчатского обкома КПСС. Первым капитаном «Коккинаки» на Камчатке стал Владимир Никандрович Соломко, старшим механиком — Карп Ильич Коробов. Это были зрелые, знавшие дело моряки, работавшие в АКОфлоте и Камчатрыбфлоте до старости.

Из Англии судно направилось на Камчатку через Панамский канал. Вот как описывает этот переход сам Дмитрий Никифорович Матюнин:

«Я впервые в жизни увидел такое громадное сооружение, где на многометровую высоту поднимаются громадные суда и по шлюзам переходят из Атлантического океана в Тихий.

По прибытии в Петропавловск-Камчатский в июне 1939 г. экипаж доукомплектовали, желающим перегонщикам предложили остаться в АКОфлоте. Кадровики соблазняли десятипроцентными надбавками через каждые шесть месяцев и посылкой на учебу на курсы механиков

третьего разряда. Перспектива была соблазнительная, и я не устоял. Заключил договор на три года и получил “подъемные”.

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

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

Так вот, об организации труда у японцев. Кроме хозяина рыбалки, на берегу находился его помощник — “сендо”, следивший за всем. Мало того, что от его взгляда ничего не ускользало, но он еще и нерадивого работника мог огреть бамбуковой палкой. На японских промыслах рыбаки появлялись за два дня до начала путины. Быстро ставились невода, начинали дымить заводские трубы. По окончании путины в сентябре всю рыбу обязательно вывозили. Все это успевали сделать до наступления осенних штормовых погод. На зиму на рыбозаводах людей не оставалось совершенно. Охрану несли русские сторожа с собаками, нанятые японцами за особую плату.

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

Ранней весной первые два судна АКОФлота — “Якут” под командованием Павла Дмитриевича Киселева и “Чапаев” под руководством Павла Матвеевича Иванова — отдали швартовые и взяли курс на Сан-Франциско. Вместе с судами АКОФлота туда же прибыло и встало в ре-

монт судно Дальневосточного пароходства. Им командовал Василий Тимофеевич Войтенко. Жизнь его сложилась так, что после этого рейса пришлось ему всю оставшуюся жизнь работать в АКОфлоте на пароходе “Ительмен”, до самого ухода на пенсию.

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

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

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

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

Ремонт “Щорса” вначале велся в счет ленд-лиза. Но с завершением войны субсидирование прекратилось. Поэтому за окончание работ СССР пришлось заплатить примерно 120 тысяч долларов (в свое время за такую сумму это судно было куплено там же, в США. — *Ред.*).

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

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

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

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

В это же время в порту Либава организовали базу рыбного флота по перегону новых шхун. Эти суда строились финнами в счет репараций. Китобойцу “Гарпун” поручили заняться их буксировкой в Либаву. А здесь же, в Либаве, начали собираться караваны шхун для дальнейшего следования на Дальний Восток».

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

«Парусники были учебные и грузовые. Учебные — баркентины “Юнга”, пришедшая в Находку, и “Штурман”, прибывшая в Петропав-



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

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

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

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

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

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

Ивановна Щетинина. “Днестр” долго работал в составе Востокрыбхолода, но в 1957 г. в штормовую погоду был выброшен на камни в районе Северо-Курильска. Судно сняли с камней, но ввиду нецелесообразности ремонта разрезали на металлолом в бухте Бабия.

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

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

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

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

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

По приходе в Петропавловск меня послали на пароход “Анатолий Серв”. Капитаном на нем был Илья Иосифович Баклаг. Он прекрасно

знал английский язык и радиотехнику, мог ремонтировать эхолоты, радиопеленгаторы и прочую аппаратуру. Старшим механиком трудился Дмитрий Романович Винтовкин, старшим помощником капитана — Николай Герасимович Рой. На “Анатолии Серове” я проработал с 1951 по 1956 г. Ходили по Западной и Восточной Камчатке, перевозили груз по комбинатам, оттуда забирали продукцию и доставляли ее во Владивосток.

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

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

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

К началу марта 1956 г. я отработал четыре года без отпуска. Тогда действовал такой порядок: по истечении трех лет работы трудящийся должен был обязательно идти в отпуск. Поэтому меня отправили

поездом во Владивосток, а потом в Петропавловск пассажирским судном. На мое место приехал третьим механиком Николай Матвеевич Трякин. В марте я получил отпуск и путевку в санаторий “Зеленый Мыс” под Батуми. После отдыха уехал в Ленинград. По возвращении в августе 1956 г. в Петропавловск меня направили на пароход “Щорс” для перегона его на ремонт в порт Дальний, в Китай. Капитаном “Щорса” в то время был Владимир Петрович Зеньков, а старшим механиком — Эдуард Игнатьевич Суликовский.

Пока судно определяли на ремонт в Дальнем, экипаж полностью укомплектовали. После этого его сократили и послали по железной дороге через Харбин во Владивосток. После приезда во Владивосток нас на пассажирском судне доставили в Петропавловск.

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

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

## И В ВОДЕ НЕ УТОНУЛ, И НА ВОЙНЕ НЕ ПОГИБ

С этим интересным моряком я познакомился примерно в 1957 г. во время стоянки в ремонте на судоверфи. Однажды вечером к нашему борту поставили паровой военный буксир. Через несколько дней я обратил внимание на его капитана. Человек он был с открытым лицом, любил пошутить. Вставал очень рано и прохаживался по палубе. И к началу рабочего дня уже знал, что надо делать в первую очередь. Хоть это и был паровой буксир, но порядок на нем царил отменный. Чувствовалось, что экипаж относится к своему кораблю с любовью. Даже швабры были сделаны с оплеткой, аккуратно скойланые выброски. Перед

дверьми всегда лежали чистые маты, сплетенные из манильского троса. Всегда смазанные задрайки на дверях двигались без скрипа.

В один из дней состоялось наше знакомство.

— Давно ли на Камчатке?

— Да, с тридцать пятого года.

— А на каком судне начинал морячить?

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

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

— Да, затонул.

И он поведал мне следующую историю:

«Я родился в 1923 г. в богатейшем сибирском селе, в Омской области. Рядом стояла тайга, в ней водилось много зверя, в речках и озерах — рыбы. Леса для постройки домов и хозяйственных построек было достаточно. Эта льготная жизнь продолжалась до тех пор, пока на наше село, как и на все остальное, не “положили глаз” большевики. В 1930 г. они организовали коммуну, а потом — какую-то артель. Жизнь сразу же начала стремительно ухудшаться. А к началу 1933 г. стало совсем плохо. Наступила настоящая голодовка.

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

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

Наконец добрались до Владивостока, а там и до Петропавловска. Отец поступил в порт грузчиком, а мать — уборщицей. Цены на Камчатке тогда были в два раза ниже, чем “на материке”, а заработки — вдвое выше. Поселили нас в бараке. Спали на топчанах, на набитых соломой матрацах. Стали вволю есть хлеба и лососевой рыбы. Стоила она дешево,

а ловили ее закидными неводами на Кошке, на месте нынешнего морвокзала, и на Озерновской косе. Стали покупать кое-что и из одежонки. Казалось, что наступило успокоение. Но семью подстерегло несчастье. Ранней весной 1937 г. отец сорвался с кунгаса, долго пробыл в воде, застудился и вскорости умер от крупозного воспаления легких.

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

В середине октября меня приняли палубным учеником, чему я был рад безмерно. Все-таки теперь кусок хлеба был обеспечен. Но недолго длилось мое счастье. Началась покраска. А на берегу в киоск привезли “горный дубняк”. Надо сказать, что спиртное тогда на Камчатку доставляли редко. Боцман дал мне денег, канистру литров на восемь и велел привезти этого “дубняка”. На шлюпке я быстро смотался на берег и поручение боцмана выполнил. Дело происходило в обед, и расположились мы на главном мостике. Поскольку я был начинающим мореходом, то они решили “оморячить” и меня. Налили стакан и заставили выпить. Никогда не употреблявший спиртного, я опьянел и сразу же уснул. Опьянели и остальные, нечаянно опрокинули ведро с белилами. Краска потекла по надстройке. Старпом поднялся на мостик и увидел эту неприглядную картину. Боцмана и меня он списал на берег.

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

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

Потом счастье улыбнулось и мне. Меня взяли палубным учеником на сейнер “Виллой” — новенькое судно японской постройки. Повезло мне страшно. Команда была очень хорошая. Узнали, что я из большой семьи и отца у меня нет. Особенно душевным был боцман из прибал-

тов, Ян Янович. Да и я привязался к нему. Своей семьи у него не было. Начал он меня учить такелажным работам, плетению кранцев и матов, вязанию морских узлов, а потом и покрасочным работам. Приходилось помогать повару на камбузе чистить картошку, мыть кастрюли. Хорошим человеком оказался и председатель судового комитета, третий механик. Он выхлопотал материальную помощь, и в один из дней вместе с боцманом повел меня в магазин. Купили костюм, ботинки, фуражку, пальто и кое что из мелочи. Я был на седьмом небе от счастья.

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

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

Время летело. Дело шло к войне с Японией. И надо же было случиться такому! За два дня до начала боевых действий я сломал ногу, попал в госпиталь. А тут наши пошли в наступление. Война оказалась скоротечной, и 3 сентября мы уже праздновали победу. Наконец-то я вернулся на бронепоезд. Он участвовал в боях, моих товарищей наградили медалями и орденами. Только я получил одну-единственную медаль “За победу над Японией”.

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

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

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

## ДЖЕКЛОНДОНОВСКИЙ КАПИТАН

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

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

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

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

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

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



В 1941 г. Алексея Николаевича вновь призвали на флот. Туда же передали рыбацкие сейнеры «Виллой» и «Авача», траулер «Лебедь». После краткосрочных курсов каждому из командного состава присвоили звание «младший лейтенант». Служил Моисеев на тральщиках и десантных судах, в августе 1945 г. принимал участие в высадке на остров Шумшу. За мужество и отличное выполнение задания был награжден орденом Отечественной войны первой степени. 3 июня 1946 г. его перевели в гидрорайон на должность военного лодмана. Пришлось проводить торговые суда из бухты Ахотен в Петропавловск через минные поля. Это была очень ответственная работа. В 1950 г. его демобилизовали в звании капитан-лейтенанта.

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

В 1955 г. он получил диплом штурмана дальнего плавания. В 1957 г. в Тралфлот пришли несколько новых СРТ. Один из них под номером 4336, позже названный «Кроноцким», возглавил А. Н. Моисеев. На этих судах уже стали устанавливать электрорадионавигационные приборы, гирокомпасы, фишлупы и визуальный радиопеленгатор. Это намного облегчало работу судоводителя. Поскольку приборы были новые, Алексей Николаевич вплотную занялся их изучением, привлек к этому и своих штурманов. Результаты не замедлили сказаться — «Кроноцкий» по вылову стал занимать место в первой пятёрке траулеров.

Прошел год — и Моисеев замахнулся на большее. Он выступил инициатором вылова десяти тысяч центнеров жирующей сельди на судно. Слова не разошлись с делами. Глубокой осенью 1958 г. «Кроноцкий» встречали в порту под гром оркестра. Надо сказать, что улов в десять тысяч центнеров — это очень и очень большая трудовая победа.

Видя, что Алексей Николаевич может принести еще больше пользы, работая в службе мореплавания, его переводят в управление флота на должность капитана-наставника. После этого он большую часть времени проводил в экспедициях. Часто руководство экспедиций обращалось к нему за помощью. Например, на одном из СРТ неудачно идет лов рыбы. Алексей Николаевич всегда без всяких возражений с первой оказией

выходил на это судно. Ознакомившись с обстановкой на месте, он принимал исчерпывающие меры. Через несколько дней отстающее судно уже заметно набирало темпы промысла.

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

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

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

*Примечание редактора. Приведу несколько документов, иллюстрирующих трудовую путь А. Н. Моисеева.*

*Приказ по Камчатрыбпрому № 236 от 17 июля 1961 г.: «В целях необходимого увеличения флота Промразведки... закрепить за Промразведкой получаемый из новостроя СРТР № 220 для использования его как экспериментального, с оставлением за ним имеющегося плана вылова рыбы. С прибытием СРТР № 220 установить на него гидролокатор "Палтус"... Назначить капитаном экспериментального СРТР № 220 тов. Моисеева А. Н., освободив его с прибытием судна от работы дежурного капитана службы наблюдения за работой флота».*

*Приказ по Управлению тралового флота № 62 от 25 января 1963 г.: «Для руководства промысловыми судами, работающими на западном побережье Камчатки, направить в район промысла на СРТ "Красное Знамя" капитана-наставника А. Н. Моисеева с 25 января».*

*Приказ № 220 от 23 марта 1966 г. «О премировании старейших работников флота в связи с тридцатилетием со дня организации Тралового флота»: «За долголетнюю и безупречную работу во флоте со дня его организации премировать из средств фонда предприятия: ...флагманского капитана-наставника тов. Моисеева Алексея Николаевича — в сумме 150 руб. Начальник Управления тралового и рефрижераторного флота П. Анода».*