

Карп Ильич, или трамповое плавание

Мне хочется рассказать о замечательном специалисте АКО-флота — 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 пленников, но после высадки с парохода они его с собой не взяли.

...Тихий тёплый 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 Солёном озере. После демобилизации горком партии направил его в транспортный флот. Позже он долго трудился председателем профсоюзного комитета морского торгового порта. Среди плавсостава и сослуживцев пользовался большим уважением. Умер рано, даже не дожил до пенсии.

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

— Об этом поёт только Утёсов. На самом деле всё 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 порти-

лись 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. Всё 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 идёт 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 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 в то время было очень плохо. В магазинах её просто не продавали. Когда мы спустились в токарку, то увидели примечательную картину. На верстаках лежали тазики и вёдра 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 ещё что. Но шутки, правда, были безобидные. Ну, а потом началась учёба 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 ещё 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 принёс 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 пошёл на ледокол «Торос». Принадлежал он Одесскому морскому торговому порту. В 1938 г. мы стали осваивать буксировку плавучих доков. Один привели в Советскую Гавань, а второй в Петропавловск-Камчатский. Вели доки через Суэцкий канал. Рейсы были очень интересные. А в 1939 г. я был стармехом на лесовозе «Коккинаки». Перегоняли его с Запада на Камчатку. По приходе на Камчатку задержался здесь: не было замены, уговорили остаться. А летом 1941 г. началась война. Жена и дочка еле успели выехать из Одессы в Петропавловск. Ну, а после «Коккинаки» тружусь на «Орочоне».

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

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

Когда мы пытались уточнить что-то ещё, то Карп Ильич нам по-отечески сказал: «Рано вам ещё, ребятки, думать об этих вещах. Придёт время — всё 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...

Примечание редактора. В «Списках номенклатурных работников АКО» за 1939 г. о К. И. Коробове приведены такие сведения: временный старший механик парохода «Коккинаки», родился в 1882 г., в АКО с 1939 г., принят приказом от 15 августа, член ВКП(б) с 1932 г., из рабочих, образование среднее, предыдущее

место работы — Одесса, управление Черноморского пароходства, старший механик парохода «Ташкент». На флот пришёл в 1912 г. В 1941 г. за стахановский труд награждён знаком «Отличник Наркомрыбпрома».

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

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 обуть экипажи подобающим образом. И хотя враг в тот период стоял у стен Сталинграда, государство смогло сделать это. Людей снабдили всем необходимым.

Комсоставу, например, полагались бостоновый макинтош и прекрасный костюм чёрного или тёмно-синего цвета, с красивыми анодированными пуговицами и жёлтыми галунами на рукавах. Кроме них, выдавались две сорочки — белая и цвета хаки, а также мичманка с двумя чехлами, белый шерстяной шарф, чёрный галстук, пара белья, выходные и рабочие ботинки, кожаные и вязаные перчатки. Полагалась и меховая куртка-«канадка», а кожанка приобреталась за свой счёт. 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 при- вёл из США отремонтировавшийся 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. Глубокой осенью 1945 г. я работал на паровом буксире «Кашалот». Мы задержались с выходом из Корсакова: в порту не было угля. На буксире «Кашалот» вёл 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 отведён в бухту Ахоттен (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 тяжёлые 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. Её брали только в трюмы. Когда я рассказал капитану этого судна о методе Глинского, он мне ответил: «Зачем мудрить? Оплата за перевозку идёт по обмерной, а вдруг эту банку ещё, 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 определе-

ние 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 одарённый 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 ещё не существовало. Чувствовал корабль он изумительно».

Всё 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 повёл себя странно: стал часто появляться «под хмельком». Его сняли с «Коккинаки», перевели на зверобойную шхуну «Белёк» 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 расчёт 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 трёхсотсильном 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» ещё 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 подошёл траулер ТУРНИФ «Огонь». На нём тралмастером был Николай Артемьевич Томашевский. Встретившись со мной, он сообщил такую новость: «Ты знаешь, недавно во Владивостоке от сердечного приступа скончался Павел Алексеевич Глинский». Нам обоим было страшно обидно, что такой одарёнейший капитан

и человек так плохо окончил свои дни. Мир праху твоему, Павел Алексеевич!

Примечание редактора. Добавим ещё несколько штрихов к биографии П. А. Глинского. Он родился в 1912 г. В середине 1935 г. уже был старшим помощником у легендарной Анны Ивановны Щетининой на пароходе «Чавыча». Осенью 1935 г. Глинский стал капитаном траулера «Буревестник», в конце 1939 г. был старшим помощником капитана на пароходе «Орочон». В 1943 г. «выдвинут на руководящую работу» — стал капитаном парохода «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 Камчатка уточняю: глубины я промерял ещё раньше, когда был старпомом на буксире «Кит» (потом погибшем). Мы часто околачивались на рейде Усть-Камчатка, 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, причём и в прилив, и в отлив. Брала также и пробы солёности 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 переведён 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 горючим 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, причём довольно удачно. Я с ним на эту тему не беседовал, хотя и встречался во Владивостоке. (Речь идёт 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 неё пароход сел на мель на илистое дно, не получив повреждений. Прилив снял его с грунта. Первая же попытка захода в устье реки 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 углём 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 направился проверить помещения по судну, а я прошёл 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 относил 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 ещё не разгружен, пошёл 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 придётся. Я ведь пловец неважный.

Ветер волну гнал к берегу, и маленькая надежда всё 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, пошёл 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 всё 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 изъяснениями всяческих чувств по поводу моего «героического» поступка. Японец не допускал, чтобы капитан такого большого судна мог, жертвуя собой, спасти 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 их товарища. Был вместе с комендантом у мэра на приёме 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 ушёл

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 пороход “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/ХІ ветер переменился на Северо-Западный, резкий — с ещё большим снегопадом. Быстро начался сильный шторм. В связи с этим работа по отгрузке угля была прекращена, о чём и сигнализировал пароход “Орочен”.

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

При высадке со 2-го трюма п/х “Орочен” 20 японских грузчиков, один из них по фамилии Тамия Хекичи 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 приёмная 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 чём просит также и семья пострадавшего.

Подпись: Старшина порта по отгрузке угля Пак Мицунэди.

Перевёл: переводчик парохода “Камчадал”. “Перевод есть переведён правильно” Ю. Ю. Любовицкий.

Произвёл перевод и оформил акт Уполномоченный Главснабугля при СНК СССР майор Мунякин А. Г.

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

На рейде в момент внезапно посвежевшей 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 постольцем интерната на улице Микояновской. В один из вечеров к нам пришёл необычный постылец — мужчина в возрасте лет сорока, очень высокого роста, стройный, подтянутый. Он имел седеющую шевелюру и очень приветливое лицо, был одет в чёрную двубортную флотскую шинель и тёмно-синий китель. На голове носил чёрную 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 постылец внезапно исчез. Очевидно, дела у него были такими срочными, что он даже не успел попрощаться с нами...

Наша семья жила с каждым годом всё хуже и хуже. Отец служил в армии, а нас у матери было четверо — три брата и сестра. Я — старший. А тут ещё начали брать ребят в ремесленное училище на судоверфи, причём помимо их воли. Сейчас в это трудно поверить, но тогда за отказ идти в училище грозила тюрьма. Причём 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 ещё довеском к этим срокам следовали пять лет «поражения», то есть лишения 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 подоплёке 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 радиоцентре привлекали радистов со стоявших на перестое судов АКОфлота. Какое-то время там трудился и радист парохода «Сима» Федя Замятин. Однажды он принёс 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 её 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 ещё 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 подошёл 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 её 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 Киселёвым.

Мне в то время было девятнадцать лет. На меня этот суд произвёл самое тягостное впечатление, настолько абсурдно выглядело всё происходившее. В ходе заседания адвокат Подурец задал судье и руководителям бухгалтерской экспертизы вопрос: «Если принять во внимание радиограмму 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. Киселёв: «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 несёт околесицу.

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 нём матросом первого класса. Рейс нам предстоял во Владивосток.

Вышли мы 6 декабря 1947 г. Дул свежий ветер от норд-веста, подмораживало. Александр Ефимович шёл 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 — этот курс ведёт прямо на сушу. И тут выяснилось, насколько он был предусмотрителен! При подходе к приморскому берегу на нас обрушился норд-востовый ветер силой до одиннадцати баллов. Началось сильное оледенение. Танкер на глазах стал покрываться панцирем. Прижалась ближе к берегу и пошли, как говорят, «впритирку».

Начали окалываться. 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 нём 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. перешёл 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 «Виллой».

...Как я уже сказал, дружба наша с Мироновым продолжалась. Приходя во Владивосток, я, по возможности, выбирал время навесить Александра Ефимовича. Как-то между нами зашёл 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 Пётр. 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 текущий 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 поддержали: мол, как же можно пустить в Америку сына рыбопромышленника! Возмущённый этим, я взял расчёт и уехал на попутном пароходе пассажиром во Владивосток.

(«Максим Горький» — первый рыбацкий танкер на Камчатке. Построен в Японии в 1937 г. Грузоподъёмность 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 моё счастье, поленились заняться 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 «наступать» на меня он побоялся: всё-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. Ушёл в дальнее плавание в Морфлоте и брат Пётр. 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 ещё 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 ещё 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 отберёт! Капитан Миронов движется вперёд!» — и пошёл 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 гг. Емельянов, Дедков, Макштас, Драбкин, Матусевич (начальник АКО, его заместители, начальник и главный диспетчер АКОфлота); из Владивостока — начальник главка тов. Захаров, его заместители: Яценко и Штец, начальник управления флотом тов. Гинер, морской агент тов. Иоффе. Командует отдельными судами и замнаркома т. Николаев. И все по-разному. Попробуй разобраться в этих командах...» — *Ред.*)



А. Е. Миронов во время учёбы в техникуме водных путей сообщения, Владивосток, начало 1920-х гг. (в первом ряду в центре)



А. Е. Миронов, капитан парохода АКОфлота «Якут», 1935 г. (справа). Слева — начальник политсектора АКО А. Р. Орлинский



А. Е. Миронов на танкере Камчатрыбфлота «Херсонес», 18 июля 1948 г.



Капитан Александр Ефимович Миронов, 4 апреля 1948 г.

Этот поступок, ставший своеобразным ответом на непродуманную систему управления флотом, требовал определённого мужества: жесткая авторитарная система самостоятельности не терпела. Но и на этот раз всё 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 имён наших знаменитых моряков, внёсших вклад в освоение полуострова, и переименовать суда, носящие ныне экзотические и непонятно что обозначающие заграничные названия?

На мой взгляд, давно такой чести должен был удостоиться упомянутый в этом очерке П. Д. Киселёв, почти три десятка лет руководивший всеми основными камчатскими флотами: Камчатрыбфлотом, некоторое время траловым и дольше всех — Камчатским морским пароходством. Другого такого примера у нас нет. Может быть, настало время присвоить его имя новому судну? Ведь это высшая степень признания заслуг моряка, выдаваемая, правда, как правило, посмертно. Недавно такое предложение сделано правительству Камчатского края в отношении грузопассажирского парома, заложенного в 2019 г. в Керчи.

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 повёл 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 оказались родственники. И ни с того ни с сего его арестовали и посадили в следственную тюрьму во Владивостоке. После четырёхмесячной отсидки состоялся суд. Но и он не мог найти вины в его действиях. Хотя его оправдали, но карьеру 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 — Порфирии Семёновиче Деревянченко. У него в годы гражданской войны свояченица (сестра жены) с Херсонщины эмигрировала в Америку. Но жива она или нет — он не знал. А о том, чтобы заняться её поисками, было опасно даже и подумать: в жизни нашей страны началась чёрная полоса. Можно было запросто схлопотать и 58-ю статью. Кроме того, в 1938 г. сгинул в колымских лагерях его старший брат, капитан дальнего плавания Афанасий Деревянченко.

Ко времени описываемых событий (1942 г.) Порфирий Семёнович 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 Деревянченко, 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 автомашинка. Из неё вышла представительная дама и попросила позвать капитана. Вышедший на палубу Порфирий Семёнович 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 Порфирий, и Афанасий Деревянченко. Она разослала в конторы капитанов портов побережья Северной Америки и Канады письма с просьбой сообщить ей, как только эти люди появятся в их портах. Когда в конторе капитана порта очутилась судовая роль с фамилией Деревянченко, ей сразу же послали уведомление.

Это не могло присниться ему и в страшном сне! Волей-неволей пришлось ему приглашать Надю на борт. В свою каюту он её не повёл, 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 её был человек предприимчивый, открыл собственное дело. В общем, живут они безбедно, имеют собственный дом. Конечно, многое она утаила. Да и не всё можно было рассказывать при посторонних людях. Пригласила она Порфирия Семёновича к себе в гости, на что он сразу же ответил, что отлучаться не может, так как идёт ремонт.

На вопрос Нади, как он живёт, Порфирий Семёнович ответил, что хорошо. Имеет двухкомнатную квартиру, за успешную работу награждён именными часами. Про брата сказал, что тот жив и тоже живёт хорошо. А я-то знал, что занимает Порфирий Семёнович комнату в коммуналке и никакой надежды на улучшение жилья у него нет, так как живет он вдвоём 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 распроцалась с нами и уехала. Приезжала она ещё дважды. Но, видя затурканного Порфирия Семёновича, его испуганный вид и такие же ответы, всё поняла. Больше не приезжала и мужа не привозила.

Горько было видеть эту картину!»

В первый же день по приходе во Владивосток Деревянченко нанёс 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 вёл при свидетелях в кают-компании.

...Наступил 1945 г. Зверобойное судно, уже другое, где капитаном был Порфирий Семёнович, снова должно было идти на ремонт в Сиэтл. 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 пошёл, а Порфирий Семёнович остался во Владивостоке.

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

Примечание редактора. 7 октября 1954 г. «Камчатская правда» опубликовала некролог: «Управление транспортного флота Главкамчатрыбпрома с прискорбием извещает о смерти капитана дальнего плавания Деревянченко Порфирия Семёновича и выражает соболезнование семье покойного. Вынос тела состоится 7 октября в 2 часа дня».

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 познакомить земляков с ним подробнее. Я случайно выяснил, что в доме на улице Ключевской живёт дочь Михаила Ивановича — Ада Михайловна. Мне довелось с ней встретиться и расспросить об отце. И вот что она мне поведала.

Семейство Новиковых переселилось на Дальний Восток после отмены крепостного права. Получив свободу, крестьяне не обрели земли. Поэтому они всем селом решили переехать на Дальний Восток. Вся зима ушла на подготовку к этому далёкому пути. Весной огромный табор снялся с насиженного места. Железной дороги по всему маршруту ещё не было. До реки Амур добирались три года. На зимовку останавливались в богатых сибирских сёлах, нанимались к зажиточным мужикам. Валяли валенки, сапожничали. Кто мог — работал в кузницах, ковали лошадей, делали сбрую, хомуты, плотничали и столярничали. К концу третьего года вышли на реку Зею. Здесь получили землю для постройки деревни. Поскольку все они были выходцами из Тамбовской губернии, то и деревню свою назвали Тамбовкой. Сейчас её 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 учебные заведения. Поэтому стали организовывать рабочие факультеты, которые должны были за год или два подготавливать молодёжь для поступления в университет. Вот так и Михаил Иванович, окончив рабфак, пришёл во Владивостокский университет на экономический факультет со знанием японского языка.

В 1928 г. учёба окончилась. В том же году его послали в Гижигу на приёмку 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 Советской Гавани, ловившей жирующую сельдь. В 1945 г. входил в комиссию по приёмке японских консервных заводов в состав АКО.

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 Главкамчатрыбпрома 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 её в большом количестве. Нерестовая сельдь особой ценности не представляла, так как была тощая, с малым процентом жирности. Ею в основном кормили заключённых.

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 сложности с хранением принятой в трюмы продукции. Для промысловых рабочих в твиндеках оборудовали временное жильё.

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. Дело это было, надо прямо сказать, каторжное, очень трудоёмкое.

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 внёс усовершенствования в конструкцию трала, что повысило его уловистость.

На судах не было рыбопоисковых приборов. Единственный оборудованный ими приморьбпромовский СРТ обслужить всю флотилию не мог. Плавание в этой части моря было затруднено ещё 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 расчёт, так как на складах рыбокооп его не было совершенно.

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

В одних районах с камчатскими рыбаками работала экспедиция Приморьбпрома. 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, грузоподъёмностью 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 вёл активную жизнь, был желанным гостем в кругу старых рыбаков и работников

промысловой разведки. К его советам и рекомендациям прислушались. В 1973 г. Михаил Иванович скончался. Похоронен во Владивостоке на Морском кладбище.

Вспоминая о годах учёбы...

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 учёбы туда же, тех, кто не пошёл далеко, а выполнял обычную, не самую заметную работу, пребывание здесь стало 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 ещё 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 голый рукой не берите. Иван Прокопьевич — капитан-двухсоттонник». Когда я спросил, кто это такой, то он ответил следующее: «Капитан-двухсоттонник — это такой человек, которому дадут на буксир баржу с грузом в двести тонн, и он доведет её, 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 окончил и Николай Васюкевич, отец трёх 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: грамотёшки-то не хватало. Но, как говорится, терпение и труд всё перетрут.

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

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

Е. И. Чернявский, уроженец Хабаровска, семнадцатилетним пареньком по вербовке попал 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 — брёвнышки длиной около трёх метров. Концы поката для удобства крепились 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 комбинатов 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 прошёл хорошую морскую школу: около тридцати лет этим судном командовал капитан дальнего плавания Илья Иосифович Баклаг. В 1950 г. из новостроя из Финляндии пришёл 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 награждён 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 вёл Яков Яковлевич Шапошников. Он читал лекции с таким мастерством и вдохновением, что можно было заслушаться. Имел очень красивый почерк, к тому же великолепно рисовал на доске. После урока было даже жалко стирать с доски его рисунки. Осенью 1948 г. Шапошников получил перевод и отбыл в Таллинское мореходное училище. Здесь он работал долго, до самой кончины. Скончался в возрасте за восемьдесят.

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

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

жевой корабль. После прибытия в один из английских портов моряков поместили в госпиталь. Спустя две недели их выписали, и они поступили на другое судно Добровольного флота. Взяв полный груз, оно 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 тот возмещал убытки. После выписки из госпиталя был составлен список утраченного имущества, заверенный агентом флота и капитаном парохода. На основании этого экипажу полностью восполнили ущерб. Здесь 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 путём.

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

В 1933 г. на верфях Ленинграда начали строить быстроходные суда-лесовозы. Александр Иванович получил из новостроя один из них — «Клара Цеткин». Несколько лет он 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 перешёл работать в инспекцию Морского Регистра СССР. В кабинете морской практики мореходного училища долго лежала, как реликвия, разломленная пополам якорная скоба с парохода «Ташкент», весившая 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 бы это могло привести?

Хорошо знал Ветров и деревянное судостроение. Да это и неудивительно — Архангельск издавна славился искусными корабелами. Ведь первые судостроительные верфи появились там ещё 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 путём. По необходимости зашёл в службу мореплавания Мурманского пароходства. И вдруг услышал за спиной мягкий архангельский выговор: «А если загрузить судно сушёными 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 ещё 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 учёбу, уже имея стаж работы на флоте, и что такое море, знали не понаслышке. Занимались 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, Семён Вшивцев и другие носили отличные кожаные меховые куртки-«канадки» и красивые американские фуражки из тонкого сукна «кастор».

Пётр Николаевич Литвишко тоже имел к тому времени десятилетний стаж плавания. Ходил на ремонт в США на «Ительмене». Занимал должность четвёртого помощника капитана. Прекрасно знал все судовые работы. Обращал на себя внимание и Пётр Шопырев. Он также уже побывал 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, Лёша Завизин из Кировского комбината. 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. Киселёв, начальник морского торгового порта А. И. Асеев, представитель гидрографической службы Тихоокеанского флота Иванов. Возглавлял экзаменационную комиссию председатель Иван Васильевич Апенкин. О нём 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 серьёзный, грамотный и справедливый человек. За многие годы работы, расследуя аварии, не нажил себе врагов. Согласитесь, что при такой работе это удалось бы не каждому. Году в 1956-м Ивана Васильевича с почётом 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. Потребуются кадры плавсостава. Будут расширяться учебно-курсовой комбинат и рыбный техникум. Если у вас возникнет желание продолжать учёбу, 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 продолжить своё образование.

Надо сказать, что, имея свидетельство судоводителя-двухсоттонника, я в то время чувствовал себя на ногах твёрже, чем позже, получив диплом капитана дальнего плавания. В нас остро нуждались и с радушием 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 «выплывать» этот ценз. Командовал «Симой» опытнейший капитан А. А. Гринько. Туда же, на «Симу», попал и мой соученик по курсам Семён Вшивцев. Его, как имевшего стаж плавания, направили на судно вторым помощником.

Семён перед началом учёбы пришёл 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 Семёну морячить дальше. Как-то «Сима» взяла на буксир катер типа «ЖК» чтобы доставить его в Корф. Но, выйдя на траверз мыса Кронцкокого, мы обнаружили, что буксир лопнул. Нужно было выбрать оборванный буксир и завести новый. Это произошло на вахте Семёна 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. Её сняли в 1945 г., а ограждение — намного позднее, в 1950 г., во время капитального ремонта.)

Море штормило, накатывалась зыбь. Семён 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 учёбу.

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 почерком 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 Мutowин, уроженец нашего Петропавловска. Он начал плавать в АКОфлоте в 1929 г. матросом на первом камчатском 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 вёл 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 на «Охотске».

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 шёл будущий начальник Управления тралового флота Пётр 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 пересёк 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 котёл, 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 известного капитана дальнего плавания Карла Павловича Эгги.

На «Гаге» Иннокентий Николаевич после организации в 1936 г. камчатского Тралфлота (вначале он назывался БАОЛ, а потом Морлов) 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 Пётр 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 шхуну «Энергия». У неё, в отличие от «Актинии», все паруса были целы.

В 1955 г. в Камчатрыбфлот из Финляндии поступил лихтер «Повенец» — самоходное четырёхтрюмное судно с грузовыми паровыми лебёдками, бравшее на борт более трёх 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. Её, 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 ещё надо было обеспечить действие судовых лебёдок. Зачастую стоять на них приходилось и самому Иннокентию Николаевичу. Ребят к себе в экипаж он подбирал работающих. Много лет работал на «Повенце» боцман Дима Птицын — здоровяк-парень, пользовавшийся среди экипажа заслуженным авторитетом.

Хоть «Повенец» и был грузовым, а не промысловым судном, зарабатывать на нём хорошо. Это достигалось за счёт грузовых и лебёдочных 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 свежавыкрашенный «Повенец» был готов к приёму груза. Так шли год за годом.

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

Время неумолимо шло вперёд. 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 Дегтярёв, 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 нашим современникам!

...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 учёным. Дело доходило до смешного. С незапа-

мятных 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 до 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 жильём приходилось туговато. Размещались, где придётся. По прошествии полугода на улице Ключевской построили два двухэтажных дома из бруса, обшитых вагонкой. Многие курсанты получили в них хорошие, по тогдашним понятиям, квартиры. Спустя полгода мы за свой счёт провели водопровод.

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

О Лазаре Ефимовиче следует сказать особо. В молодые годы он работал на судах Арктического пароходства, был механиком на ледоколе «Микоян», старшим механиком парохода «Степан Шаумян». Он любил дисциплину и порядок. Ввёл для курсантов обязательное ношение форменной одежды, и нарушать этот порядок никому не позволялось. Но надо сказать, что ввёл 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. Её директором стал Ю. Н. Серебренников. Мореходную астрономию и навигацию преподавал В. Д. Аверин, теорию девиации магнитных компасов — Г. А. Васильев, морскую практику, теорию и устройство корабля — И. Н. Мутовин, электронavigационные приборы — Г. А. Зайканов. Замполитом школы работал Николай Илларионович Гладков.

Основным предметом у судоводителей была мореходная астрономия и навигация. Её 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 учёбу 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. Всё-таки не так часто можно встретить женщину-штурмана.

Её родина — 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 гарпунёры-китобои 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. Оно ходило по пассажирской линии Новороссийск — Сочи — Батуми. Летние каникулы Надя проводила на пароходе отца. С того времени у неё появилась мечта стать капитаном. Моррыбтехникум имелся в её родной Голой 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, его председателю Клименту Ефремовичу Ворошилову. Через короткое время директору техникума пришёл документ, в котором говорилось, что в Наркомрыбпроме вопрос рассмотрен и решён положительно: приём девушек на судоводительское отделение разрешён. На первый курс зачислили нескольких девчат: Надежду Аверину, Ольгу Сапрыкину, Нину Ольховскую, Елену Бардан, Марию Сорокину.

Время учёбы пролетело быстро. Осенью 1949 г. группу молодых специалистов из Херсонского моррыбтехникума приветливо встречало 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 её поощрили: направили на курсы штурманов дальнего плавания. Училась она легко, получала четвёрки и пятерки. Но вскорости заболел и умер отец — сказались фронтовые ранения. Пришлось вызывать мать к себе. В 1955 г. учёба завершилась, и Надежда Васильевна отправилась на флот. Но морячить ей долго не пришлось: заболела и мама. 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 живёт. Переписывается с друзьями, вспоминает былое...

Окончил учебно-курсовой комбинат и Владимир Васильевич Король, тоже выпускник Херсонского моррыбтехникума. Это был высокий черноволосый мужчина. После курсов стал капитаном СРТ первого перегона «Кречет», 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 именным секстаном, и судно стало получать грамоты и переходящие знамёна. Через несколько лет Владимир Васильевич получил орден Трудового Красного Знамени.

Всё шло хорошо. Из Германии пришёл новый СРТМ «Командор», оснащённый 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, 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 производитель, мы вас примем на работу. Только пришлите нам личный листок по учёту кадров и производственную характеристику. А для ускорения дела запросите по почте ваше управление».

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 зашёл в севастопольское управление флота, он был обескуражен. Ему показали присланную характеристику. Та была, как говорят, «ни рыба ни мясо». Кадровик сказал: «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. Замминистр был возмущён до глубины души и обещал разобраться. И разобрался!

По приезде 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 ещё 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. Из управления Тралфлота её прислали, но очень плохую, и Агенко в приёме на работу, естественно, отказали. Вернувшись на Камчатку из отпуска, он обратился с жалобой в горком партии. Только после его вмешательства документ переписали. Юрий Поликарпович послал его 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 там 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 плавсредств валовой вместимостью до двадцати регистровых тонн. 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 приёма, он прослушал полный курс и окончил учёбу.

Получив диплом штурмана малого плавания, пришёл 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 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 уехал 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, ещё 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 ещё тяжёлые сражения, но уверенность в победе крепла с каждым днём.

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 освободалось 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 на отстой на судоверфь.

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

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 серьёзно. В отделе кадров попросил назначить его к опытному капитану-промысловнику Павлу Егоровичу Алёшкину и в течение года постигал рыбацкую науку. Летом 1953 г. Иван Тихонович идёт 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 её на материк, желательнее на Черноморское побережье. Поселились Доценко в городе Туапсе, купили на окраине города неплохой дом с участком. Анна почувствовала себя лучше. Иван Тихонович к этому времени имел диплом штурмана дальнего плавания. Решил поступить в Новороссийский танкерный флот. Но здесь произошла осечка. При приёме 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 серьёзный, имеющий награды, прошедший войну, сделали исключение. Приняли на работу боцманом и поставили условие: будет переведён в штурманы после сдачи экзамена по английскому.

Иван Тихонович получил назначение на строящийся в Японии танкер «Мир» — большое судно грузоподъёмностью 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 А. А. 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, учёбу 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 ему торжественно вручили пенсионную книжку. Пенсия по тому времени была высокая, сто двадцать рублей. А ещё через неделю я уже провожал его на самолёт. На прощание Иван Тихонович сказал мне: «Не забуду то, что ты для меня сделал. Когда окажешься 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 ещё одним выпускником курсов штурманов дальнего плавания — Михаилом Григорьевичем Чекаленко. В жизни ему 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 пошёл 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 Пётр Порфирьевич Пионтковский — грамотный, требовательный судоводитель. Поучиться у него можно было многому. Через несколько лет судьба сведёт Михаила Григорьевича с ним в камчатском Тралфлоте, где Пётр 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 ещё в 1860-х гг. получил своё 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, пока судно стоит в ремонте, время терять не стоит, и, получив разрешение отдела кадров пароходства, поступили на учёбу. К началу навигации 1948 г. она 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 ещё немного плавательного ценза.

Но тут жизнь подкинула ему очередное препятствие. В это время началась проверка плавсостава, да и не только его. Были заново отпечатаны личные листки по учёту 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 Пётр 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 невеликое Управление тралового и рефрижераторного флота Сахалинрыбпрома. Но невезение

и на этом не закончилось. В марте 1952 г. для получения и перегона плавбазы с Балтики на Сахалин укомплектовали экипаж. Михаила Григорьевича зачислили в него штурманом. 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 Мутовиным. Этого известного моряка Михаил Григорьевич знал раньше. В то время Мутовин 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 найдётся, — сказал Мутовин, — у нас пополняется траловый флот».

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

Дела у молодого капитана пошли хорошо. Летом 1953 г. за успешное выполнение государственного плана крайком ВЛКСМ обратился 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 Чекаленко 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 Тралфлота. Продолжая работать, в 1963 г. оканчивает заочное отделение среднего Петропавловск-Камчатского мореходного училища. В 1965 г. назначается начальником Охотоморской сельдяной экспедиции. В 1968 г. по решению обкома КПСС переведён на выборную должность заместителя начальника Облрыбакколхозсоюза по флоту и добыче. В 1980 г. после реорганизации союза перешёл в службу капитана рыбного порта лоцманом. В 1999 г. в возрасте семидесяти лет Михаил Григорьевич ушёл на пенсию, имея пятьдесят лет трудового стажа. За многолетний труд М. Г. Чекаленко награждён шестью правительственными наградами. Последняя — медаль «В ознаменование 300-летия Российского флота».

А вот ещё 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 уехать 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 идёт вперёд. В 1953 г. нас зачислили на учёбу тридцать два человека. Учёба 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 её 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 всё преодолели. Конечно, помог им в этом учебно-курсовой комбинат Главкамчатрыбпрома.

Хочу познакомить вас ещё 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 неё 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 весёлый” или “Максим Горький”. Размещались мы на сколоченных из досок нарах.

Путь этот описан многими людьми, теми горемыками, кому пришлось его испытать. Ехали очень долго, состав часто останавливался. Порой приходилось стоять целыми ночами у какой-нибудь

станции. Наконец в конце апреля прибыли во Владивосток. Там оформили 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 комбината, 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 консервный 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 жён. За это они могли сделать для себя консервы из головок или печени (в то время лососёвые головки считались отходами производства). Это было большим подспорьем для каждой семьи. А мы, ребятня, били острогами лососёвую 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 подошёл пароход-снабжение, привёз много продуктов. Поскольку люди стали «денежными», 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 пошёл 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 много лет. Ещё до войны ходили в Сингапур, Шанхай, порты Японии. Многие ещё в двадцатых годах трудились на шхуне “Михаил”, она же “Наркомпрод Брюханов”, под командованием капитана дальнего плавания А. И. Дудника. Матросы и кочегары дело своё 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 всё 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, всё это им было доступно. Улучшилось дело и у нас. Кормить стали по нормам заграничавания, 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 счёт ленд-лиза построили пятнадцать штук. Сдавали мы их в порту Сиэтл. Один из них — “Иван Сусанин” летом 1945 г. передали в наш Петропавловский морской торговый порт. Его первым капитаном стал Константин Фёдорович Бородин.

После сдачи одного из буксиров (я участвовал в перегоне трёх) 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 неё меня приняли вольным слушателем, позже зачислили как работника Главкамчатрыбпрома и платили мне всего триста рублей в месяц. Направленные на учёбу от Камчатрыбфлота получали около шестисот рублей, среднесдельно, по занимаемой до учёбы 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 неё попал и я. 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 прошёл 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 путём на Дальний Восток. “Воровский” много лет охранял наши границы. На нём служил и почётный гражданин 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. Он участвовал в переходах Хабаровск — Николаевск-на-Амуре и Хабаровск — Чумикан. Демобилизовавшись, продолжал работу в Тралфлоте и Камчатрыбфлоте. Был старшим механиком на шхунах, судах типа СРТ, групповым механиком. Выйдя на пенсию, уехал в Краснодарский край. Но на пенсии долго не прожил, рано скончался.

Помню своих товарищей по курсам — Юрия Ивановича Шатунова, Анатолия Лисова, Николая Чернова, Юлия Николкина, Николая Плюшко. Помнятся прекрасные преподаватели — Белькинд, Каплан, Борисов, Яков Яковлевич Шапошников. Воспоминания мои об учебно-курсовом комбинате самые светлые. Он дал мне, да

и другим, путёвку в жизнь. Тогда комбинат сыграл решающую роль в обеспечении кадрами как транспортного, так и промышленного 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 неутомимы и азартны. Об их нравах и привычках хорошо написала знаменитая женщина-капитан А. И. Щетинина в своей книге «На морях и за морями».

Выпускники учебно-курсового комбината Александр Андреевич Кузнецов и Павел Егорович Алёшкин — 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. Алёшкин — СРТ «Полярник».

У Александра Андреевича с грамотой было плохо. Поступил он на курсы штурманов малого плавания в 1949 г. Учиться ему было очень тяжело, так как у него была большая семья — семеро детей.

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

После выхода на пенсию он ещё несколько лет работал в Трал-флоте, потом уехал на родину, в Астрахань, где и скончался.

Не могу не рассказать ещё об одном выпускнике — Михаиле Владимировиче Подригуле. Жизнь он прожил многотрудную. Перенёс 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, испечённым из ржаной муки с примесью просяной шелухи, досыта наелся 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 твёрдом топливе. Проработав четыре месяца, убедился, что с его здоровьем эту работу не осилить. Попросил капитана перевести его в палубную команду матросом. Просьбу его удовлетворили.

В 1949 г. он поступил в учебно-курсовой комбинат на курсы штурманов малого плавания. В 1950 г. курсы окончил и стал работать третьим помощником капитана на транспортах Камчатрыбфлота. В 1955 г. из новостроя поступили транспортно-холодильные суда. Михаил Владимирович получил назначение на одно из них, называвшееся «Плутон». Вскоре на таких судах начали осваивать выпуск баночной сельди.

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 военного времени, которые считались безвозвратно утерянными. В торжественной обстановке в Доме культуры рыбаков Михаилу Владимировичу вручили два ордена Славы. Выйдя на пенсию, Михаил Владимирович уехал на родину, на Украину. Переписывался с друзьями по былым плаваниям. Они навещали его во время отпусков.

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

Средняя мореходка

В 1957 г. по выполнении плавательного ценза я собрал заверенные справки о плавании и пошёл 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 порта вытащил из письменного стола документ и дал мне его прочитать. Это было циркулярное распоряжение Министерства рыбного хозяйства. В нём 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 разворошённый улей: сюда тянулся народ, пошли жалобы в Москву, в министерство. Но хочешь не хочешь, а распоряжение надо выполнять, и желающим получить дипломы пришлось снова учиться.

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

Завучем здесь работал Михаил Васильевич Стрыгин, выпускник Астраханского технического института рыбной промышленности и хозяйства. Михаил Васильевич прошёл войну, имел несколько боевых орденов. Человек он был серьёзный 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 вёл 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, подчёркивая, 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 Пётр 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 её знанием высшей математики учёба шла хорошо: полный курс мореходки она завершила 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 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. Её отец, Василий Тимофеевич Финашин, в годы Отечественной войны работал на судах Морлова. 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 на пенсии и живёт в Петропавловске.

В Петропавловск к мужу приехала Валентина Григорьевна Валь. Её 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 счёту, но рано умер. 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 её место работы называется Камчатским государственным техническим университетом.

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

Хочется отметить и некоторых моих сокурсников, тех, с кем я оканчивал заочную мореходку в 1965 г. Один из них — начальник Управления тралового и рефрижераторного флота Пётр Илларионович Анода. Будучи юношей, он вместе с Василием Прокопьевичем Тимошенко поступил на работу во Владивостоке на пароход «Ительмен». Поскольку ребята они были молоденькие, их взяли дневальными: Аноду — в кочегарский кубрик, а Тимошенко — в матросский. 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 Петропавловского морского рыбного порта.

Окончил это училище и Вячеслав Харитонович Федосеев. До прихода в 1952 г. в Камчатрыбфлот он служил боцманом в военноморском флоте на лидере «Тбилиси» во Владивостоке. Как хорошего работника, его направили на курсы штурманов малого, а потом и дальнего плавания. Был 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 учили 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, приём 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 подстерегают большие опасности: хищения и порча. Груз может испортиться по независящим от вас причинам, но хищение случится, 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 неповреждённого места. Например, указывалось, что перевозимое в дубовых бочках дорогое вино можно украсть незаметно для неопытного глаза. Для этого на бочке осаживается один обруч. На этом месте коловоротом просверливается отверстие. Бочка кладётся на бок, и вино выливается в подставленное ведро. Отливается вина немного, чтобы не бросалось в глаза его отсутствие. После обруч устанавливается на место. Пояснялось, как распознать повреждённое место груза.

Книга была, естественно, занятная. Но Яков Яковлевич сразу предупредил: «Она у нас в Союзе не издаётся. Её 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. Всё это пережитки проклятого прошлого. Вам самим это надлежит проверить на практике». При этих словах Яков Яковлевич многозначительно улыбался.

На практике мы, конечно, столкнулись с тем, что воровство процветало и у нас — на судах, и в 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 разоблачён бдительным завпродом. За эту аферу Ванюшку осудили на десять лет тюрьмы как закопёрщика и организатора кражи. Два его подельника-матроса получили по пять лет, и все заработали ещё 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 счёт 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 обнаружилась нехватка ста тонн соли при выгрузке на рыбокомбинате. 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 настоящего. 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 ещё 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 её 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 вес оказывался больше, если мне это было выгодно. Проверить меня можно было только в том случае, если взять несколько клеймёных гирь и взвесить их. 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 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, всё входило в нормальную колею. Надо иметь в виду и ещё одно обстоятельство. Премия команде за выполнение плана перевозок 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 — Семён Васильевич Чуприна, Андрей Матвеевич Пасько, Павел Васильевич Бычков. Они были «тёртые калачи». Работая с такими помощниками, капитаны всегда были спокойны.

Помполит Гладков и «учёный матрос»

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. Обращаются 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 чёрными волосами, атлетическо-

го телосложения. Любо-дорого было смотреть, как Николай Илларионович работает на турнике. Кроме того, он очень красиво ходил на лыжах, имел первый разряд. Имёл ещё 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 что 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 учёный матрос?

— Выходит, так, — ответил я ему.

— Теперь я буду у тебя учиться.

Я посчитал это шуткой, но Николай Илларионович сказал серьёзно:

— 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, увлёкся 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 зелёного березняка, ручьи, кишачие 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: очищали деревянные тротуары, и постепенно они становились похожими 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 день 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 тех местах добывали много золота. Закончился отпуск, и Николай Илларионович привёз молодую жену в Петропавловск. Жена его, Надежда Игнатьевна, стала директором Петропавловского музея. Перед началом войны её, 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 Gladkova, 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 ещё 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 её 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 ещё заплатили за время нахождения под стражей. Это был из ряда вон выходящий случай!

Но вернёмся к нашей с ним встрече на «Симе». Судно начало погрузку. Я приступил к приёму груза в третьем трюме. Начал «учёбу» и Николай Илларионович: «Давай, рассказывай, как должна быть правильно организована погрузка». Я ему объяснил, что груз подаётся 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 ещё нужен коно-

самент 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 учёба 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 ещё 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 тяжёлую работу экипажа, хотя бы морально. Он организовал шахматный радиотурнир среди судов Камчатрыбфлота. В то время на транспортах часто перевозили пассажиров. Среди них встречались журналисты и писатели. Николай Илларионович всегда организовывал встречи с ними. Ещё 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 случалось.

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 — «учёный матрос», хотя я уже давно стал капитаном. Я понимал, что это шутка, и не обижался.

Всё шло у Николая Илларионовича хорошо. Но в 1960 г. случилось несчастье: отдыхая в Сочи, он внезапно скончался. Ушёл из жизни прекрасный, душевный человек... А его жена — Надежда

Игнатъевна и дочь Галина Николаевна и сейчас живут на Камчатке и уезжать из Петропавловска не собираются.

Стахановец-двадцатипятидесятитысячник

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 тёмно-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 награждён за большие заслуги в деле организации добычи рыбы на Каспийском море.

Георгий Яковлевич Ермошкин родился 11 мая 1904 г. в селе Бахтимир Икрянинского 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 счёт «двадцатипятидесятитысячников» 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 подлёдным. 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 войдёт в историю!»

В 1937 г. Георгия Яковлевича как стахановца и знатного рыбака зачислили в московскую Промышленную академию имени Сталина. Академия работала до декабря 1940 г., когда её 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 ещё только сооружалась. На отведённом 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», «Вилюй», № 1 и № 2, два дрефтера — «Ударник» и «Стахановец», три разведчика — «Нептун», «Сатурн» и «Юпитер». С началом войны сейнеры «Авача» и «Вилюй» передали Тихоокеанскому флоту.

Прибыл Георгий Яковлевич на своё 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. Всё следовало делать заново. Но было видно, что люди строили основательно, не тяп-ляп. Хорошо работал сетевязальный цех, шил тралы, дрефтерные 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 Алёшкина, 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 комбинаты и на переброску пассажиров. Сдерживало промысел ещё 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 перемётами и удочками на поддев треску. По воспоминаниям участника этих рейсов Бориса Мануиловича Табашникова, 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 раненых 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 лососёвая 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 Почёта», а позже 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 перевели без возражений. Назначили Георгия Яковлевича в Крымскую область директором Ялтинского морзверьзавода. Работал он хорошо, пользовался большим уважением, как среди рабочих завода, так и среди руководства Крымской области.

Но хоть война уже и окончилась, время было очень тяжёлое. В течение двух лет в стране случался неурожай. Карточную систему пока не отменяли. Наоборот, усилили борьбу с расхитителями продовольствия. В 1947 г. в Ялте установили факты нецелевого расходования финансовых средств и рыбопродукции. Решением Крымского областного суда Георгия Яковлевича уволили с работы, осудили на десять лет и исключили из партии. Его жалобы во все инстанции результатов не приносили. Пришлось ему томиться в тюрьме. Удручало ещё 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 отменён. 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 провёл 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 трудил-

ся 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 тяжеловато. 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», поздравлял рыбаков с заслуженными наградами. В это время я работал лоцманом в рыбном порту. Георгий Яковлевич писал нам в портнадзор своим бывшим капитанам плавбаз.

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 её 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 поздравили министр рыбной промышленности СССР А. А. Ишков и руководство Камчатрыбпрома.

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

Ветеран 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 Евгений Иванович Скаврунский.

В 1930 г. Евгений Иванович окончил Одесскую мореходную школу и получил свидетельство штурмана малого плавания. В 1931 г. прибыл во Владивосток, поступил на зверобойную шхуну. Как он рассказывал много лет спустя, зверобоя из него не получилось. «Когда мы пришли на промысел, то мне показалось противоестественным убивать нерпу. Это безобидное и беззащитное животное в буквальном смысле плакало. Из глаз его катились слёзы. 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 расчёт 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 путём. В то время, когда не имелось электронавигационных 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 Киселёв, 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 ещё 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 Скаврунский работал в службе мореплавания капитаном-наставником, несколько лет был капитаном учебного судна — баркентины «Горизонт». В последние годы, 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 Евстафиади. О нём я упоминал уже не раз, но сейчас хочу рассказать подробнее.

Родился Илья Григорьевич в 1914 г. на Чёрном 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, называвшимся аламаном.

Он рос физически сильным и крепким юношей. В начале тридцатых годов в стране ощущался недостаток продовольствия. Не обошёл он и черноморскую Керчь. А тут ещё 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 Микояновский рыбокомбинат (позже он назывался Октябрьским). 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 учёбы, 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. Её первым руководителем стал Пётр Мартынович Макштас. Первая промысловая экспедиция БАОЛ вышла летом 1936 г. в бухту Ложных Вестей. Оттуда после разведочных рейсов сейнеры «Авача», «Виллой» и дрейфтер «Ударник» пошли в бухту Южную Глубокую. Там организовали сдачу уловов. Флотилия ловила до ноября 1936 г. При наступлении холодов и появлении льда суда снялись в Петропавловск. Илья Григорьевич в этот рейс вышел в должности неводчика на дрейфтере «Ударник».

Первая путина судов активного лова показала всю перспективность этого начинания. Но, как всегда, сразу же начались неурядицы. Да оно иначе и быть не могло. Отсутствовала плавбаза для сдачи улова. Даже при лове в Кроноцком заливе требовалось затратить много времени, чтобы доставить рыбу на базу Моховую. Возникали и другие трудности. Обнаружить сельдь в море можно было только визуально, специальных приборов ещё не существовало. Днём сельдь не искали, это делали только в темноте, когда рыба фосфоресцировала. Идеальным временем для поиска считалась 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 замёт взяли около тысячи центнеров!

Постепенно всё 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 сетеповивочного цехов.

В 1940 г. Илью Григорьевича назначили капитаном дрейфтера «Ударник». А в 1941 г. началась Великая Отечественная война. Страна зажила по законам военного времени. К этому времени Илья Григорьевич уже стал хорошим промысловиком, приобрёл 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 учётом хорошей характеристики, данной Илье Григорьевичу управлением Морлова, его приговорили к трём 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 пришёл 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» пришёл 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, Фёдор Матвеевич Снурницын, Иван Ильич Петров и многие другие, о которых я уже писал. Учёба 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 шёл на траулер.

В 1948 г. я трудился вторым помощником капитана на пароходе «Якут». После выгрузки мы получили задание взять солёную рыбу и пассажиров. Во время стоянки в бухте Южной Глубокой вышел из строя один паровой котёл. Судно оказалось в аварийном состоянии. Необходимо было его буксировать в Петропавловск. Случилось это в начале декабря, навигация уже закрылась. Буксировку поручили «Кашалоту» и Евстафиади. Капитан «Якута» получил приказ догрузиться рыбой. Несмотря на сложные навигационные условия, Илья Григорьевич благополучно довел аварийный «Якут» с полной загрузкой до Петропавловска.

В 1951 г. началось поступление промысловых судов из новостроя. Стали 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 масте-

ром на «Гаге» работал в то время известный рыбак А. Н. Токарев — заслуженный человек, награждённый орденом Трудового Красного Знамени. Илья Григорьевич сразу откликнулся на просьбу о помощи. Подойдя к борту, он высадил на СРТ Токарева. Сделав несколько заметов, тралмастер определил причину неудач — перекося трала, не дававший ему возможность раскрыться. Через несколько часов он начал работать исправно: помогла своевременная консультация опытного специалиста.

Всё у Ильи Григорьевича шло хорошо. Но неожиданно его стали мучить сердечные боли. Сперва он не обращал на них внимания, думая, что всё пройдёт 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. И. Г. Евстафиади является первым неводчиком БАОЛ, то есть основоположником камчатского морского активного лова. Он скончался в море 12 февраля 1953 г. В некрологе сообщалось: «Обладая большим опытом и знанием рыбацкого дела, трудился с неиссякаемой энергией, отдавал все силы борьбе за выполнение и перевыполнение государственного плана. Он по праву считался одним из лучших капитанов-промысловиков тралового флота, прекрасно знающим все способы лова. Илья Григорьевич уделял много внимания подготовке кадров, учил овладевать техникой добычи рыбы. Был требовательным руководителем, чутким, отзывчивым товарищем и снискал горячую любовь и уважение всех знавших его по работе».

Награждён медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Его могила сохранилось на старом городском кладбище на 4-м километре. Её хорошо видно с тротуара, ведущего к зданию казначейства. Это — одно из двух сохранившихся мест захоронения зачинателей рыбопромыслового освоения Камчатки в 1930-х гг. Его давно пора облагородить и превратить в мемориал памяти наших моряков-рыбаков старшего поколения.

А архивные документы содержат сведения ещё об одной аварии «Ударника». Вечером 8 февраля 1943 г. во время жестокой пурги дрейфтер отправился спасать кунгасы, стоявшие на якорях на рейде Сероглазки. Во время этой операции с судна увидели

большой камень у мыса Сероглазка, дали задний ход, но опоздали, и оно ударилось в скалу, а затем село на камни. Ранним утром 9 февраля при попытке сняться самостоятельно на гребной винт наматался трос. Дрифтер снова снесло на камни, и он начал биться о них. В корпусе появилась сильная течь, откачивать воду не успевали.

Проведённый позже водолазный осмотр установил, что судно сидело на камнях средней частью корпуса и кормой, его киль переломился в районе дейдвуда, медная обшивка бортов местами оказалась содрана, а в средней части корпуса по левому борту имелась большая вмятина. Кроме этого на гребной винт наматался 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, доброжелательный, имел солидный стаж плавания. К работе относился очень добросовестно и серьёзно. Когда он вышел на пенсию и уехал с Камчатки, я попросил его написать свои воспоминания и прислать мне. Времени прошло много, и, наконец, я получил от него исписанную тетрадь. Думаю, эти материалы 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 были четыре брата и одна сестра. Старший брат Степан закончил Болховскую гимназию, затем райком комсомола послал его учиться в Ленинград, в институт электроэнергетики. После второго курса института брата направили на комсомольскую работу. В 1943 г., в блокаду, он умер в Ленинграде.

Я — второй ребёнок в семье. Окончил пять классов школы колхозной молодёжи 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 четверо, мне исполнилось пятнадцать лет, и я теперь стал старшим. Поэтому все заботы о семье легли на мои плечи. Пришлось бросить учёбу 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 то же время лошадь за нами была закреплена согласно очерёдности. В один из весенних дней я самовольно взял её 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 договорённость с заведующим школой Патрашковым, секретарём 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, пошёл в город Мценск. Оттуда поехал 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. 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 Чёрном море, в Новороссийске и Поти.

Работая на флоте с 1935 г. и живя в Ленинграде, я запечатлел в памяти очень тяжёлые 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 дёшево приобрести хорошие шерстяные вещи.

Все моряки Балтийского пароходства ходили за границу, каботажного плавания не было там совершенно. Так что жизнь моряков дальнего плавания была 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, назывались эти суда “Джизина” (на него попал я), “Манучи” и “Итчас Гане”, названия остальных за давностью лет уже забылись. Суда эти зазимовали, а испанскую команду на ледоколе “Ермак” вывезли в Ленинград, а оттуда в Испанию. На зимовку оставили очень мало народу».

А сейчас я прерву записи Дмитрия Никифоровича Матюнина и расскажу то, что знаю сам. Здесь, на испанском судне, судьба свела двух людей, работников Балтийского пароходства — кочегара Дмитрия Матюнина и второго помощника капитана Олега Викторовича Лаврентьева, тоже присланного в командировку. Наверное, в то время смешанные команды не допускались, но в данном случае от этого правила отступили, и Олег Викторович приступил к исполнению обязанностей второго помощника. Естественно, Дмитрий Никифорович, будучи кочегаром, много из жизни испанской команды узнать не смог, 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 своё топливо. Для того чтобы капитан купил его именно у этой фирмы, ему в пределах разумного давали некоторую сумму. Это не считалось взяткой, а являлось безгрешным доходом капитана. Если капитан сумел заключить выгодный фрахт и получить за перевозку груза больше денег, то уже судовладелец премировал его за проявленную находчивость и инициативу. Таким образом, если капитан был инициативным и удачливым и приносил судовладельцу доход, то он в течение нескольких лет становился богатым человеком».

С началом Великой Отечественной войны жизнь вновь столкнула Олега Викторовича и Дмитрия Никифоровича, теперь уже на Камчатке, в АКОфлоте. Олег Викторович работал старшим помощником капитана на пароходах «Орочон» и «Сима», а Дмитрий Никифорович — кочегаром, машинистом, третьим и вторым механиком. В начале 1939 г. для АКОфлота в Англии купили лесовоз «Коккинаки». Этот пароход работал на твёрдом 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 назвали в честь героя-летчика Владимира Коккинаки. Доживал свой век пароход под именем Петра Соловьёва — 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 соблазнили десятипроцентными надбавками через каждые шесть месяцев и посылкой на учёбу на курсы механиков третьего разряда. Перспектива была соблазнительная, и я не устоял. Заключил договор на три года и получил “подъёмные”.

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

Как человека, впервые попавшего на Камчатку, меня, естественно, не переставала удивлять ещё 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 ещё 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. Всё 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 Киселёва и “Чапаев” под руководством Павла Матвеевича Иванова — отдали швартовые и взяли курс на Сан-Франциско. Вместе с судами АКОфлота туда же прибыло и встало в ремонт судно Дальневосточного пароходства. Им командовал Василий Тимофеевич Войтенко. Жизнь его сложилась так, что после этого рейса пришлось ему всю оставшуюся жизнь работать в АКОфлоте на пароходе “Ительмен”, до самого ухода на пенсию.

В конце 1941 г. меня с “Коккинаки” перевели на пароход “Щорс”. Это судно пошло на ремонт в США, в Портленд. С наступлением войны резко ухудшилось питание. Запасов 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 ещё и погрузочные работы своими силами. На них выходили в свободное от вахты время. Правда, за это платили отдельно. Но оплата была мизерная, на неё практически ничего нельзя было купить, так как всё было нормировано.

По приходе в Портленд мы как будто попали на другую планету. Увеличилась норма судового довольствия, питание стало состоять из трёх 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 трудоёмкие — чистка танков, обивка ржавчины, покраска корпуса,

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

После ремонта нас загрузили в основном продовольствием и направили во Владивосток. Там часть сняли, догрузили вновь и пошли на Западную Камчатку. Водил судно в этот рейс капитан дальнего плавания Пётр Яковлевич Жуковский. Старшим механиком был Пётр 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 повёл капитан Жуковский. Старшим механиком теперь был Эдуард Игнатьевич Суликовский, тоже механик первого разряда.

Ремонт “Щорса” вначале вёлся в счёт ленд-лиза. Но с завершением войны субсидирование прекратилось. Поэтому за окончание работ СССР пришлось заплатить примерно сто двадцать тысяч долларов (в своё 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”, руководимый М. Е. Зеленским, 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 приёмки 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, дарёному 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 ещё 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 приёмку 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 разби-

тый 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 счёт 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 чём-то и не прав, но прошу его извинить, он всё-таки был механиком, а не судоводителем.

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

Меня удивляло, как в Министерстве рыбной промышленности додумались заказать эти суда. Представляется, 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 для нас 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 Глубокую, 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.

Зиму они стояли в порту и на судовой палубе в караване. Экипажи занимались саморемонтом, ремонтом парусов. В порту и на судовой палубе были оборудованы парусные мастерские...

Первый караван из Либавы на Дальний Восток отправился в следующем составе. Базой и флагманом шёл пароход “Барнаул” — небольшое судно грузоподъёмностью 1 200 тонн, работавшее на угле. Флагманским капитаном был Владимир Петрович Зеньков. В состав каравана входили и два китобойца — “Белуха” и “Касатка”, присоединившиеся у островов Зелёного 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 Востоккрыбхолода, но в 1957 г. в штормовую погоду был выброшен на камни в районе Северо-Курильска. Судно сняли, но ввиду нецелесообразности ремонта разрезали на металлолом в бухте Бабия.

Во время перегона, о котором идёт речь, караваном командовал капитан дальнего плавания Василий Иванович Попов. Всю команду нашего китобойца “Гарпун” полностью перевели на “Днестр” во второй караван. Кроме “Юнги” и “Штурмана”, сюда ещё 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 они шли под машиной. А это плохо действовало на винтомоторную группу, разбивались дейдвуды, и в них начиналась течь. Её волей-неволей приходилось устранять, а для этого следовало становиться в док. За это, соответственно, надо было платить валюту. Потом эти затраты возложили на фирму-строителя.

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

Катера погрузили на палубу, и мы двинулись 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” пошёл во Владивосток к новому владельцу — Востокрыбхолоду.

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 нехваткой людей в Сахалинрыбпроме по просьбе этой организации меня временно направили на пароход “Анакрия” грузоподъёмностью 2 500 тонн. Это трофейное судно, построенное в 1918 г., ходило на угле. На “Анакрии” я восемь месяцев работал третьим механиком, а затем был направлен пассажиром в Петропавловск.

По приходе в Петропавловск меня послали на пароход “Анатолий Серов”. Капитаном на нём был Илья Иосифович Баклаг. Он прекрасно знал английский язык и радиотехнику, мог отремонтировать 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 её во Владивосток.

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

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

Стоянка в ремонте мне запомнилась ещё тем, что бывшие в Шанхае работники Минрыбпрома давали “добро” на переоборудование парохода с твёрдого топлива на мазут. 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 трёх лет работы трудящийся должен был обязательно идти в отпуск. Поэтому меня отправили поездом во Владивосток, а потом в Петропавловск пассажирским судном. На моё место приехал третьим механиком Николай Матвеевич Трякин. В марте я получил отпуск и путёвку в санаторий “Зелёный Мыс” под Батуми. После отдыха уехал в Ленинград. По возвращении в августе 1956 г. в Петропавловск меня направили на пароход “Щорс” для его перегона 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 “Коккинаки”. Капитаном на нём в то время был Сковпен, после него Куракин. Стармехом трудился Анищенко, после Александр Петрович Петров. На “Коккинаки” я проработал до 1958 г., после этого ушёл в отпуск. В конце 1958 г. назначен на плавбазу “Эскимос” третьим механиком. Здесь трудился до очередного отпуска, то есть до 1961 г., и поехал с семьёй на материк, в Сочи и Анапу. По возвращении мне запретили выходить в море в связи с болезнью. 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 поехал в Туапсе. Там обосновался в посёлке Ново-Михайловский...»

На этом воспоминания Дмитрия Никифоровича Матюнина заканчиваются. Остаток жизни он провёл во Владимире. Светлая память об этом прекрасном человеке у меня сохранится на всю оставшуюся жизнь.

И в воде не утонул, и на войне не погиб

С этим интересным моряком я познакомился примерно в 1957 г. во время стоянки в ремонте на судовой верфи. Однажды вечером к нашему борту поставили паровой военный буксир. Через несколько дней я обратил внимание на его капитана, человека с открытым лицом, любителя пошутить. Вставал он 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 нём царил отменный. Чувствовалось, что экипаж относится к своему кораблю с любовью. Даже швабры были сделаны с оплёткой, аккуратно скойланые выброски. Перед дверьми всегда лежали чистые маты, сплетённые 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 начинали 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 озёрах — рыбы. Леса для постройки домов и хозяйственных построек было достаточно. Эта вольготная жизнь продолжалась до тех пор, пока на наше село, как и на всё остальное, не «положили глаз» большевики. В 1930 г. они организовали коммуны, 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, ещё 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 сгонял кондуктор. Из-за этих переездов учёбу в школе я запустил.

И вот улыбнулось и нам счастье. В одном из городов набирали работников на Камчатку. Отец завербовался не раздумывая. Получил небольшие “подъёмные”, 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 лосося. Стоил он дёшево, а ловили его закидными неводами на кошке, на месте нынешнего морвокзала, и на Озерновской косе. Стали покупать кое-что и из одежки. Казалось, что наступило успокоение. Но семью подстерегло несчастье. Ранней весной 1937 г. отец сорвался с кунгаса, долго пробыл в воде, застудился и скоро умер от крупозного воспаления лёгких.

И вот осталась моя мать, неграмотная уборщица, с четырьмя детьми на руках. Я — старший, за мной три сестрёнки. Наступили чёрные дни. Мать брала дополнительную работу — зашивала в складах мешки. Что она, неграмотная крестьянка, могла ещё 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. Всё-таки теперь кусок хлеба был обеспечен. Но недолго длилось моё 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 ведёрко 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 пришёл и всё 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 моё разрывалось на части. Кажется, несчастнее меня человека на свете не было. Дал себе слово не брать в рот хмельного. А ещё 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 найдёшь и где потеряешь...

Потом счастье улыбнулось и мне. Взяли палубным учеником на сейнер “Вилуй” — новенькое судно японской постройки. Повезло мне страшно. Команда была очень хорошая. Узнали, что я из большой семьи и отца у меня нет. Особенно душевным был боцман из прибалтов, Ян Янович. Да и я привязался к нему. Своей семьи у него не было. Начал он меня учить такелажным работам, плетению кранцев и матов, 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 повёл 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 сестрёнки.

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 —

возьмём”. И указывали на тот берег реки, где стояла японская Квантунская армия: “Как ты думаешь, они сюда пришли чай пить? Дерajat нас 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, уехал на материк. Писал друзьям, что живёт хорошо, звал в гости, передавал приветы.

Сейчас я изредка подхожу к памятной доске, что напротив здания бывшего Тралфлота. 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 комплазсостава. 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 таёжных озерах водилось много рыбы. Зимой её 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 учи-

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

С октября 1930 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 призвали в Рабоче-Крестьянский Военно-Морской Флот. Здесь он служил старшиной катера. После демобилизации, в декабре 1935 г., пришёл 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 учёбы в мае 1937 г. Алексей Николаевич прибыл в Петропавловск в распоряжение АКОфлота, работал помощником капитана на пароходах «Кольма», «Коккинаки», траулере «Восток».

В 1941 г. Алексея Николаевича вновь призвали на флот. Туда же передали рыбацкие сейнеры «Вилкой» 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 награждён орденом Отечественной войны первой степени. 3 июня 1946 г. его перевели в гидрорайон на должность военного лоцмана. Пришлось проводить торговые суда из бухты Ахомтен в Петропавловск через минные поля. Это была очень ответственная работа. В 1950 г. его демобилизовали в звании капитан-лейтенанта.

В 1952 г. Моисеев командовал 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 он покинул учёбу в школе и ушёл капитаном на СРТ, где вместе с Маннером

заялся 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, привлёк к этому и своих штурманов. Результаты не замедлили сказаться — «Кроноцкий» по вылову стал занимать место в первой пятёрке траулеров.

Прошёл 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 ещё 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 их руководство обращалось к нему за помощью. Например, на одном из СРТ неудачно идёт лов. Алексей Николаевич всегда, без всяких возражений, с первой оказией отправлялся на это судно и, ознакомившись с обстановкой на месте, 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 нескольку 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 заработает и стоит ли в этот рейс идти. Для него таких расчётов не существовало.

В заключение хочется сказать, что стать капитаном и хорошим специалистом ему помогли учебно-курсовой комбинат во Владивос-

токе и школа усовершенствования кадров командного плавсостава в Петропавловске. В Петропавловске сейчас живут сын Алексея Николаевича Юрий, внучка и правнучка. Юрий пошёл по стопам отца и стал штурманом.

Примечание редактора. Приведу несколько документов, обрисовывающих трудовой путь А. Н. Моисеева.

Приказ по Камчатрыбпрому № 236 от 17 июля 1961 г.: «В целях необходимого увеличения флота промысловой разведки... 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 и рефрижераторного 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».



Два капитана: с А. А. Гринько



Два капитана: с В. В. Пыжьяновым



Павел Дмитриевич Киселёв



Александр Ефимович Миронов



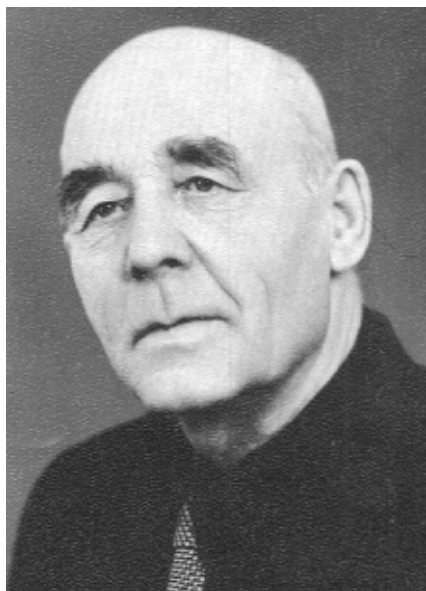
Алексей Николаевич Моисеев



Михаил Иванович Новиков



Николай Илларионович Гладков



Алексей Андреевич Гринько



Степан Осипович Башкирцев



Виктор Тимофеевич Носков



Александр Игнатьевич Дудник



Евгений Дмитриевич Бессмертный



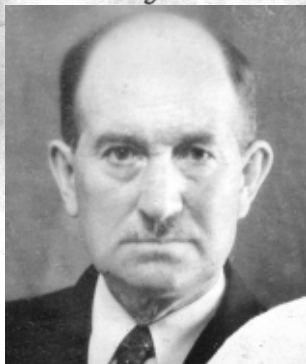
Пётр Илларионович Анода



Владимир Петрович Вигурский

по линии кадров и наводил руководство комитетом
 в районе Тамбовом. 1948 г. Временно исполнял в
 Военной прокуратуре. 1948 г. В августе и-из
 м.х. "Народ" сдал и после этого и работал
 до окончания на "Тамбовскую"

22/10/49 К. Павлов



21. Выполняемая работа с начала трудовой деятельности (включая равнину)

Дата (и-ц год)		Должность с указанием учреждения, организации, предприятия, и такж: наркома в (ведомства) и систему кот. рога они влоди	Местонахождение, учреждение, организация, предприятие, район, область ир я, ре
вступ.	ухода		
1907.	1907	Школьник с мая по октябрь	Ремонтная
1908.	1908	— — — — —	— — — — —
1909.	1909	— — — — —	— — — — —
1910.	1910	— — — — — с мая по октябрь	Ремонтная
1911.	1911	— — — — — с мая по декабрь	— — — — —
1911.	1913.	— — — — — с дек. адра по август	Секретарь суд. ст.
1914.	1914	— — — — — с августа по сентябрь	Судья в с.п.
с 1915.	1917	Рядовой с декабря по июль	На фронте
1917.	1918.	Рядовой с июля по июль	Во фронт
1918.	1920	полк-на с июля по февраль	Мотострелк. в.
1920	1922	полк-на с февраля по декабрь	и Архангельск
1922	1933	М.д. Кле и капитан с декабря по май	и Ленинград
1934	1935	Капитан с июля по июль	Владивосток
1935	1938	К-М на погранич. суд	и Ленинград
1938	1941.	К-М на уличн. суд	и Ленинград
1941	1948	К-М на уличн. суд	и Ленинград

Фрагмент автобиографии, портрет и послужной список
 Карла Павловича Эгги, 1949 г.



Моряки траулера «Гага». Третий слева — капитан И. Г. Евстафиади



«Рыбак и буксировщик» Илья Григорьевич Евстафиади

МОРСКИЕ БЫЛИ

«Остап» Войчук

Как-то один товарищ спросил меня: «Тимофей Михайлович! Ты пишешь рассказы о своих приятелях — моряках и рыбаках. Люди это в основном очень порядочные и толковые, готовые прийти на помощь в трудную минуту. А приходилось ли тебе сталкиваться с людьми нечестными, ну, наподобие Остапа Бендера?»

Конечно, приходилось. Люди такого сорта в памяти остались надолго, и чувство досады от этих встреч не покидает всю жизнь. Посудите сами. Расскажу вам невыдуманную историю об одном таком «Остапе» — звали его Валентин Войчук. Его давно уже нет в живых, так же, как и многих людей, которых он в своё время сумел обмануть, играя на их доверчивости.

Этот выпускник Астраханского рыбного техникума 1940 г. работал в Камчатрыбфлоте, а потом в Тралфлоте. Трудовую деятельность начал в АКОфлоте в должности штурмана, и самые первые его шаги на флоте начались с плутовства и мошенничества. Попал на его удочку и известный капитан дальнего плавания А. Е. Миронов.

Вот что он рассказывал:

«Дело было осенью 1945 г. Я в то время командовал пароходом АКОфлота “Сима”. Моя семья, находившаяся во Владивостоке, жила впроголодь. Поэтому, купив центнерную бочку рыбы, я решил попутным судном послать её жене. В эти дни уходил во Владивосток наш танкер “Максим Горький”. Валентин Войчук был на нём вторым помощником. Я доставил на катере бочку с рыбой на танкер. Там с помощью матроса затащил её в судовую кладовую и попросил Войчука вручить бочку жене и дать после этого мне телеграмму. О том, что он может это не сделать, у меня и мысли не возникало. Время шло. “Максим Горький” уже побывал во Владивостоке, взял груз и вышел в море. Известий от жены не было никаких. Наконец я получил телеграмму, где она сообщала, что неоднократно приходила на танкер, но Войчука так и не увидела и посылку не получила. Тогда я понял, что он оказался настоящим мошенником. Пытался я найти Войчука и на борту “Горького”, когда он пришёл в Петропавловск, но застать его на судне так и не смог. Он от меня прятался.

И вот однажды по делам службы я зашёл в кабинет начальника флота Павла Дмитриевича Киселёва и застал там Войчука. Он подпи-

сывал какие-то документы. Рассвирепев, я схватил его и начал мутузить, настолько я был на него обозлён. Но тут за него заступился Павел Дмитриевич и сказал: “Александр Ефимович! Не пачкайте руки об это дерьмо. Ведь могут пойти разговоры, что у Киселёва в кабинете капитаны дерутся”. Пришлось Войчука отпустить.

Прошло несколько лет. И вот в 1952 г. его назначают на “Симу” ко мне старпомом. Конечно, иметь такого вороватого старпома мне страшно не хотелось, но в отделе кадров мне сказали, что других людей нет. Так он оказался у меня в штате.

После погрузки в Усть-Камчатске мы взяли на борт пассажиров. Для заверки судовых документов я дал судовую печать второму штурману и старпому Войчуку. Переход в Петропавловск был короткий. К концу перехода я обнаружил, что Войчук продавал пассажирам «липовые» билеты — он сам наделал их на клетчатой бумаге из тетрадных листов и заверил судовой печатью. Я схватился за голову. Ведь это был самый настоящий подлог, подсудное дело. И меня тоже могли судить за это, как лицо, способствовавшее преступлению. Ведь судовая печать хранится у капитана, и он должен следить, на какой документ её ставят. Да и Войчук мог при разбирательстве сказать начальству, что взял меня в долю или ещё что-нибудь подобное. Поди потом отмойся!

По приходе в порт «Симу» поставили в ремонт на судовой верфь, а потом, через непродолжительное время, Войчука перевели в Тралфлот на пришедший с перегона СРТ “Беркут”, чему я был несказанно рад. Но за короткое время пребывания на “Симе” он сумел наказать и моего третьего помощника Ивана Дмитриевича Строгина. Вот что он рассказал об этом:

“После окончания Астраханского техникума и получения диплома родители подарили мне модные тогда часы «Победа». Подарку от стариков я был очень рад. И вот однажды, когда я стоял на вахте, Войчук привёл на борт женщину и представил её всем как свою невесту. Зашёл ко мне, спросил денег. Но денег в то время никто не имел, судовая касса тоже была пуста — до зарплаты было далеко. И вот Войчук, увидев у меня на руке часы, попросил дать ему их на время. «А то неудобно как-то перед невестой, — сказал он, — я старпом, а часов у меня нет, как бродяга какой. Вечером, после её ухода, я их тебе верну».

Естественно, я ему поверил, часы дал. Через некоторое время в каюте у Войчука появилось вино. Он даже меня пригласил и угостил стопкой. И ведь у меня даже и мысль не мелькнула, что это пропиваются мои часы.

Через сутки я попросил Войчука вернуть мне часы. Тот для виду кинулся искать и сокрушенно ответил, что их у него украли. Но в то, что можно украсть у человека часы с руки, я поверить, конечно, не мог и понял, что часы мои он продал за полцены и пропил. Но я надеялся, что хотя бы деньги за часы с него взыщут: у меня в сейфе хранился паспорт Войчука, а зарплату он получал из моих рук. Так что возможность удержать стоимость часов у меня имелась. Но, как говорится, человек полагает, а господь располагает.

Через несколько дней Войчук получил назначение в Тралфлот капитаном на СРТ «Беркут». Отбыл на новое место службы в ковш рыбного порта, а мы остались на судоверфи. Паспорта я ему не отдал. И что вы думаете? На другой день к борту подходит катер портнадзора рыбного порта. На борт поднялся дежурный портовый надзиратель и заявил мне, что я задерживаю у себя как залог паспорт капитана «Беркута» Войчука. Я подтвердил, что это так, и объяснил, по какой причине я это сделал. На что портовый надзиратель показал мне правительственный документ, запрещающий брать в залог паспорт, и сказал, что за простой «Беркута» придётся платить мне, если не отдам паспорт. А на Войчука за украденные часы я могу подать в суд. Мне ничего не оставалось, как отдать паспорт. Так пути наши с Войчуком разошлись, и, конечно, ни копейки денег я за часы не получил, да и в суд подавать, естественно, тоже не стал...»

Вот такую историю довелось мне услышать. Но и это ещё не всё. Мне и самому довелось столкнуться с этим «Остапом», так сказать, в действии. Зимой 1951 г. я был старпомом на парусно-моторной шхуне. Капитан ушёл в отпуск, и на его место назначили Войчука. Суда стояли в караване в порту. Судовое бельё стирала прачка на берегу. По очереди старпом каждой из шхун оформлял на угольной базе уголь и доставлял его прачке на квартиру. Подошла очередь и нашего судна. В бухгалтерии я выписал две тонны угля и попросил выделить грузовую машину. Взял двух матросов и уже собрался везти уголь прачке, но тут неожиданно Войчук заявил: «Тимофей Михайлович, вы оставайтесь на борту, готовьте судно к приёму комиссии. А я сам с матросами отвезу уголь». Я этому обороту даже обрадовался — всё хлопот меньше. К вечеру Войчук возвратился на судно и сказал, что уголь прачке домой доставлен. Матросы в один голос это подтвердили и добавили, что уголь даже перетаскали в сарай.

Но спустя несколько дней я встретил прачку, и она сказала, что угля так и не дождалась. Как потом выяснилось, воспользовав-

шись тем, что матросы не знали её адреса, Войчук привёз уголь на свою собственную квартиру. А матросы даже перенесли уголь к нему в сарай. Шума поднимать не стали, уголь прачке доставили с другой шхуны.

Но все же аферам Войчука пришёл конец. В 1954 г. он куда-то пропал. В конце 1953 г. я занимался на первых курсах штурманов дальнего плавания, и с нами учился старпом с «Беркута» Виктор Смирнов. Когда зашёл разговор о Войчуке, вот что он нам поведал:

«На «Беркуте» мы вышли в поисковый рейс в район бухты Натальи. Там располагались рыбная база и небольшой посёлок. И тут я убедился, что люди типа Войчука найдут возможность кого-то обмануть и на Северном полюсе.

Бельё в стирку мы сдавали жене завхоза Бобровского. Как-то на рыббазу привезли спирт. Денег на судне не было. Будучи на берегу, Войчук занял в долг у Бобровского тысячу рублей и купил на них спирта. Веселился на судне несколько дней. А тут подошёл конец навигации, и нам надо было сниматься в порт. Войчук вызывает меня и направляет на катере забрать у Бобровского постиранное судовое бельё. Но Бобровский его не отдал, объяснив, что капитан должен ему тысячу рублей. «Вернёте долг — получите бельё», — сказал он мне. Вернувшись на борт, получил от Войчука разнос за неисполнительность, и тот поехал к Бобровскому сам. Вскоре он прибыл с бельём и снова отчитал меня за нерадивое отношение к службе.

Спустя несколько суток мы пришли в Петропавловск. Рейс окончился. Войчук до прихода пограничного наряда быстренько отбыл в контору, сказав, что за деньгами. Вскоре на борт поднялся наряд пограничников контрольно-пропускного поста, стали проверять паспорта и другие документы. Спросили, где паспорт капитана. Я ответил, что паспорт у него, а он сам отбыл в контору, где, помимо прочих дел, должен получить зарплату. Старший наряда моим ответом был удовлетворён.

Но паспорта у капитана не было. Оказалось, что Бобровский отдал ему бельё только тогда, когда тот заверил его в возврате денег в скором времени и для пущей убедительности оставил свой паспорт в залог. Но напрасно ждал Бобровский свои деньги. А когда понял, что стал жертвой мошенника, недолго думая, пошёл на пограничную заставу и всё рассказал её начальнику. Тот, естественно, удивился услышанному, но перед его глазами был паспорт Войчука. Возмущён таким поступком он был не меньше Бобровского. Как

это так — в пограничной зоне закладывать паспорт за деньги? С таким же успехом можно документ продать любому диверсанту!

О происшедшем пошла депеша в Петропавловск в соответствующие органы. А в этих органах люди были очень серьёзные и знали, как нужно границу охранять. К великому своему изумлению, они выяснили, что Войчук имеет на руках новенький паспорт, полученный в городском отделе милиции. Там же, в милиции, нашли заявление Войчука о том, что в море его, капитана СРТ “Беркут”, смыло в шторм волной. Чтобы не утонуть, ему пришлось сбросить с себя китель, в кармане которого лежал паспорт. В милиции, посчитав причину уважительной и наложив небольшой штраф (десять рублей), по сути дела символический, выписали новый документ.

Однако с получением депешы дело приняло серьёзный оборот. Разговоры в то время были короткие. Войчука арестовали и через несколько дней осудили на два года тюремного заключения. Отбывать срок его определили в каменоломню на сопке Мишенной. Там тогда велись работы по прокладке дороги».

Вот так и получилось всё по русской пословице: «Сколько веревочке не виться, а конец будет». Казалось бы, ну как Бобровский из этой далёкой северной бухты найдёт управу на мошенника? Но, оказалось, нашёл и при определённом стечении обстоятельств покарал очень чувствительно: Войчук лишился должности, да ещё и пришлось ему отбывать тюремное заключение.

После отсидки Войчук некоторое время работал на малом рыболовном сейнере в колхозе имени В. И. Ленина. Но и там, пользуясь доверчивостью колхозников, умудрялся получать деньги за невыловленную рыбу. А потом его уже видели во Владивостоке, где он работал штурманом в Кработресте...

После нашей беседы о Войчуке старый капитан А. Е. Миронов задумчиво сказал, что о таких аферистах, как Войчук, надо писать книги. Прошло полвека после тех событий, и я решил исполнить просьбу Александра Ефимовича и других пострадавших.

Винтовка в бредне

С каждым из нас происходят интересные истории, про которые говорят, что такого нарочно не придумаешь. Мой приятель, капитан Николай Иванович, рассказал мне случай из своей жизни. В молодости, в 1943 г., он работал третьим помощником капитана на небольшом буксире в Николаевске-на-Амуре. Ходить приходилось по Амурскому лиману и в верховья Амура, в порт Маго.

«Время было военное, карточная система, — рассказывал он. — Чтобы как-то улучшить свой стол, изредка на шлюпке где-нибудь в протоке закидывали мы имевшийся на судне старенький бредень, и, глядишь, удача нам сопутствовала. Но однажды вытащили необычный улов — винтовку. Она, судя по всему, в воде была недавно, так как ещё не успела поржаветь. Случилось это в порту Маго. Принесли мы эту винтовку в районное отделение милиции. Начальник отделения подивился нашему улову и сказал: “Вы, ребята, человека от тюрьмы спасли!” Мы, конечно, тоже удивились. Оказалось, что эту винтовку потерял начальник охраны порта с месяц тому назад. Поехал он за сеном в одну из протоков и взял её с собой в надежде, что, может быть, попадётся какая-нибудь дичь. Положил её наверх, на сено, и не заметил, как она свалилась в воду.

По законам военного времени утеря боевого оружия строго каралась, вплоть до тюремного заключения. Факт утери винтовки установили и начальника охраны Юрия Ивановича взяли под стражу. После недельного пребывания в местном отделении милиции его перевели в Николаевск-на-Амуре. Впереди ждала верная тюрьма да на длительный срок. Налицо было грубое нарушение — винтовка должна использоваться только для охраны порта, но не для охоты. Мало этого, так ещё её и потеряли.

Поскольку на винтовке был заводской номер, то определить, что утеряли именно её, труда не составило. Вскоре Юрия Ивановича из-под стражи освободили, но с работы всё-таки уволили. Спустя несколько дней к причалу подошёл счастливый Юрий Иванович и со слезами на глазах стал нас благодарить: “Ребята, ведь вы от верной тюрьмы меня спасли!”»

Вот так бывает, что не только от голода спасает старенький бредень...

Месть «морского волка»

Работая на пароходе «Сима» в 1947 г. матросом, я стоял вахты со вторым помощником капитана Семёном Васильевичем Чуприной. По уставу второй помощник с судовыми тальманами принимал в порту груз и при выгрузке сдавал его представителям берега. В то время очень строго спрашивали за сохранность груза. Если обнаруживали хищение или недостачу, весь экипаж автоматически лишался премии. Поэтому надо было внимательно следить при приёмке за целостностью ящиков и другой тары. Семён Васильевич

хорошо организовал работу тальманов, и результаты не замедлили сказаться.

На нашей вахте подошёл на рейд и стал под выгрузку пароход «Ительмен». Командовал им в то время капитан Василий Тимофеевич Войтенко — колоритнейшая фигура и первоклассный специалист. Выделялся он и внешне — был за добрую сотню килограммов весом. В своё время долго работал в Дальневосточном пароходстве, командуя крупнейшими судами: «Шатурстрой», «Луначарский», «Мичурин». Пользовался Василий Тимофеевич славой ещё и как человек крутого нрава. За нарушения уставных положений спрашивал строго, но справедливо.

Как-то рассказал мне Семён Васильевич следующую историю, связанную с Войтенко:

«В 1946 г. я работал на “Якуте” вторым помощником. Капитаном на нём был Иван Иванович Козин (фамилию я изменил. — *Авт.*), молодой человек, растущий специалист. Командовал он судном недавно. И вот как-то мы встали на рейд Кировска под выгрузку. А там уже заканчивал приём рыбопродукции на Владивосток пароход “Ительмен”. Но на переход до Владивостока ему не хватало воды. Поэтому управление дало команду “Якуту” поделиться водой с “Ительменом”.

“Якут” имел водоизмещение раза в полтора меньше “Ительмена”, и поэтому все ожидали, что по традиции “Якут” снимется с якоря, подойдёт к “Ительмену” и даст тому воду. Но неожиданно закапризничал Козин: “Ительмену” надо воду, вот пусть Войтенко и подходит. Это было, конечно, нарушение флотских традиций, к тому же Войтенко был почти вдвое старше Козина. А на флоте всегда старшие по возрасту пользовались уважением младших.

Но не на этот раз. Войтенко выбрал якорь и пошёл на швартовку. Возмущён он был, конечно, до глубины души. После приёма воды (я в это время стоял на мостике), когда Войтенко дал команду отдать все концы, он погрозил пальцем Козину и сказал: “Ну, сопляк, запомни старую истину: море широкое, а дорога узкая. Долг плажеом красен!”»

Дальше произошли события поистине удивительные.

В начале 1948 г. решением группы Министерства рыбной промышленности пароход «Сима» поставили на регулярную линию Владивосток — порты Японии. В Японии «Сима» брала, кроме груза в трюмы, катера на палубу и несколько судёнышек на буксир. Капитаном «Симы» назначили Козина, а Семёна Васильевича Чуприну — его старшим помощником. Надо сказать, что на загранич-

плавание потребовались визированные моряки, и экипаж «Симы» перетрясли основательно. Из старой команды почти никого не осталось. Это было обычным для того времени явлением. Работать на линии было несравненно интересней, чем собирать рыбу по побережьям Камчатки. Экипаж получал валюту, питался по нормам заграничного плавания. На столе почти в неограниченном количестве появились свежие фрукты. Но к осени 1948 г., к всеобщему удивлению, на «Симе» сменили капитана. Вместо Козина судном стал командовать капитан Филиппов.

В 1950 г. я в Петропавловске встретился с Семёном Васильевичем Чуприной. Он рассказал, что работа на «Симе» на заграничной линии всем очень понравилась. Всё-таки плавания совершались между оборудованными портами, где судно хорошо обслуживали. Голова о снабжении и продуктах не болела совершенно. Всё подвозилось к борту в назначенное время. Хорошо оплачивались погрузка, перевозка катеров на палубе и их буксировка. Я поинтересовался, почему же Козин ушёл с «Симы», ведь рейсы-то в самом деле были интересные и денежные. И получил неожиданный ответ: «Конечно, от таких рейсов никто никогда не откажется. А причиной его ухода был Василий Тимофеевич Войтенко».

Тут читателю надо дать некоторое пояснение. С 1948 г. по приказу Минрыбпрома началась проверка знаний плавсостава. По портам издавались приказы и назначались аттестационные комиссии. В комиссии входили в основном резервные капитаны и механики. На стоявшие в порту суда приходили работники порта и объявляли комсоставу о времени проведения аттестации.

Так произошло и на этот раз. И надо же было такому случиться — членом аттестационной комиссии оказался Василий Тимофеевич Войтенко. Он немного запоздал, а когда появился, аттестацию сдавал Козин. Мужик он был, в общем-то, неглупый, окончил техникум, сдал экзамены на штурмана дальнего плавания и имел рабочий диплом капитана дальнего плавания.

И вот, уже под занавес, председатель комиссии спросил Войтенко, будут ли у него вопросы к аттестуемому. Тот ответил, что будет пара вопросов. Какие вопросы задавал Козину Василий Тимофеевич, Чуприна не слышал, но после работы комиссии председатель сказал: «Извините нас, товарищ Козин, но мы вам доверить командование “Симой” в ответственных заграничных плаваниях не можем». И на другой день в командование «Симой» вступил капитан Филиппов.

Вот так Войтенко наказал молодого капитана за неуважение и несоблюдение флотских традиций.

Химическая тревога

Проезжая на автобусе мимо остановки «Стройматериалы», люди обращают внимание на стоящие возле берега суда. Это место называется «Бухта Щитовая». Здесь до Великой Отечественной войны располагался лагерь, где в дощатых бараках отбывали наказание заключённые. Всю территорию огородили колючей проволокой. А через бурный поток спускающегося с сопки ручья перекинули мостки, по которым ходили как заключённые, так и охрана лагеря. В годы войны этот лагерь перевели на другое место.

В 1957 г. здесь, как и сейчас, располагался вспомогательный флот военного ведомства. В его состав входили буксиры, катера и несколько транспортных судов хабаровской постройки грузоподъёмностью триста тонн. На них работала вольнонаёмная команда. Командовал войсковой частью капитан второго ранга Шубин, если не изменяет память, Николай Александрович. Один из офицеров — капитан-лейтенант Силинский ведал вопросами химической защиты части и, соответственно, вспомогательных судов. Этому же офицеру командный состав судов сдавал аттестацию при приёме на работу.

Надо сказать, что он был человеком страстно увлекающимся. Мог долго рассказывать о свойствах химического оружия, поражающих способностях каждого газа. Этим часто пользовались те, кому надо было сдавать Силинскому аттестацию. Они применяли очень простой приём. Пришедший на аттестацию задавал невинный вопрос:

— Вот скажите, товарищ капитан-лейтенант. Я готовился к аттестации и прочитал, что такие газы как зарин и зоман умерщвляют человека в течение одной-двух секунд. Ведь это на грани фантастики! Просто не верится!

— Как не верится? Всё верно. Это похлеще атомной бомбы. Только при взрыве атомной бомбы есть разрушения, а при газовой атаке разрушений нет. — И пускался в дальнейшие рассуждения. Объяснял всё досконально. Дело кончалось тем, что к концу беседы он всегда говорил:

— Что с вас взять? Вы люди сугубо штатские. Но хорошо то, что вы этим делом интересуетесь, читаете литературу. Это уже отрадно. Давайте аттестационный лист. Ставлю вам зачёт. Если и в будущем будет что-либо непонятно, приходите в любое время, я вам отвечу на любые вопросы.

Но, как правило, желающих приходиться и задавать вопросы не находилось.

В начале лета один из военных транспортов вышел из ремонта на судовой верфи и встал на стоянку в караван своих судов. Надо отдать команде должное — она постаралась. Судно выкрасили, расходили и смазали все задрайки на дверях и иллюминаторах. По всему чувствовалось, что экипаж к открытию навигации подготовился добросовестно и основательно.

Осталось провести учения по всем видам тревог, в том числе и по защите от оружия массового поражения.

Капитан судна и комсостав собрались в каюте старшего механика и вели непринуждённую беседу. Делились тем, как провели ремонт, обсуждали планы на будущее.

В это время к каюте подошёл Силинский и на полном серьёзе дал вводную: «Химическая тревога». В руках у него была дымовая шашка.

Но почему-то комсостав обратил его команду в шутку, и ему сказали:

— Да брось, Силинский, с этими тревогами. Пойдём-ка лучше пообедаем.

Силинский в это время был в плохом настроении и шутку не принял. Повторил ещё раз:

— Химическая тревога!

Но в ответ раздался хохот. И тогда Силинский крикнул:

— Ну, я вас проучу!

Поджёг дымовую шашку и бросил её в коридор.

Конечно, Силинский вначале и не думал делать это. Если бы капитан со всей серьёзностью отнёсся к вводной, то наверняка он поджёг бы её на палубе, на корме. Но, возмущённым легкомысленным отношением к его команде, он действительно решил всех проучить.

Началось что-то невообразимое. Из шашки повалил густой чёрный и едкий дым. Выскочить на палубу можно было по трапу вверх через рулевую рубку и вторым путём — по коридору и через кормовую тамбучину на ботдек.

Но перед этим боцман дверь тамбучины (вернее, рукоятки) забил кувалдой. Сделал он это с целью не допустить лишнего хождения. И это сослужило плохую службу. Люди силились выйти через эту дверь, но не могли открыть рукоятки, не хватало сил. А идти через рулевую — в коридоре дымит шашка.

Еле-еле моряки выбрались на палубу, чертыхаясь и на чём свет стоит проклиная Силинского. Попадись он в это время разгневанной команде в руки, однозначно можно было сказать, что они бы

на нём «высыпались». Но офицер сделал иначе. Пошёл сам и доложил командиру Шубину о случившемся.

Все труды экипажа в ремонте пошли насмарку. В свежеекрашенную белилами поверхность впиталась чёрная едкая копоть, которую и зубами не отдерёшь.

Проветрив помещения, умывшись и приведя себя в порядок, капитан и старший механик пошли с жалобой на проделки Силинского к Шубину. Тот их выслушал. Но реакция его была не такой, какую они ожидали. Вместо Силинского они получили разнос сами:

— Почему не выполняете вводную офицера? Он что, пришёл к вам в бирюльки играть? Офицер при исполнении служебных обязанностей, а вы ему хи-хи да ха-ха. Здесь военный флот, а не богадельня. Даю вам три дня сроку. Приведите судно в порядок. Краски на складе нет. Добывайте, где хотите!

...Несколько месяцев после инцидента нога Силинского на военный транспорт не ступала...

«Хороший» работник

Это произошло давно, больше сорока лет тому назад. Траловый флот только набирал силу и был сравнительно небольшим. Плавсостав в большинстве своём знал друг друга в лицо.

Капитаном одного СРТ был мой приятель Иван Сергеевич, человек доброжелательный и порядочный. Хорошо ловил рыбу и пользовался среди плавсостава уважением и авторитетом. Его траулер в октябре пришёл после экспедиции в порт и встал в ремонт. Наступил ноябрь. Ремонт был профилактический, и долго задерживаться в порту капитан не рассчитывал.

Как-то в одну из встреч он мне пожаловался, что никак не может избавиться от своего третьего помощника Юрия Ивановича Корнева (фамилии некоторых персонажей я изменил).

— А почему ты от него не избавишься через отдел кадров? — спросил я его.

— Да не могу только потому, что я в эту экспедицию допустил промах, о котором он знает и спекулирует на этом. Если происшествие всплывёт в конторе, то у меня могут быть неприятности.

Что за промах, я уточнять не стал. А Иван Сергеевич продолжал:

— Только стоит мне сойти с борта, Юрий Иванович тоже уходит в город. Однажды я ушёл в контору на совещание, а после него встретил Юрия Ивановича на улице. Мой первый вопрос к нему был таков: «Вы находитесь на вахте, а почему оказались в городе?»

Он мне ответил: «Да ничего страшного не случится». Тогда я спрашиваю: «А вдруг да, не дай бог, пожар? Кто тушить будет?» — «А сгорит пароход, так ведь вместе в каталажку пойдём — ты и я», — не замедлил он с ответом. В общем, разговор получился тяжёлый, и я уже решил избавиться от него окончательно.

Как всегда, в любой конторе ноябрь и декабрь — решающие месяцы. Подбираются все «хвосты», изыскиваются резервы и тому подобное. Контора тогда напоминает бурлящий котёл. Зашёл я к начальнику отдела кадров Сергею Николаевичу Скорлыгину и сказал ему:

— Сергей Николаевич! Я слышал в коридоре разговор ваших кадровиков, что вы ищете третьего помощника на СРТ «Красное знамя». А в резерве таких нет. Я могу предложить своего помощника Юрия Ивановича Корнева.

— А что за работник? Хороший, дело знает?

— Да, знает. Был даже комсоргом.

— Посылай его к нам. Нам такие люди нужны. Сейчас решается судьба годового плана.

Он вызвал кадровика, тот написал отношение и вызвал Корнева в отдел кадров.

По приходе на судно я распорядился Корневу явиться в отдел кадров. Он поинтересовался, зачем его вызывают. Я ответил, что не знаю, но меня спросили, что он за человек, и я ответил, что работник хороший.

Через час Корнев приходит на судно и говорит:

— Иван Сергеевич! Меня от вас забирают и направляют на другое судно.

— А я что могу сделать?

— Я прошу сходить в кадры и попросить оставить меня.

— Как же я могу возражать против твоего перевода на добывающее судно? Ведь решается судьба годового плана, и меня в кадрах просто не поймут! Меня спросили, что ты за работник, и я ответил, что хороший. А направлять людей на суда — это дело кадровиков.

С тем мы и расстались.

...Прошло месяца три. Как-то снова я повидался с Иваном Сергеевичем и между делом спросил, как поживает его «протеже» Юрий Иванович.

— Да ничего утешительного, — ответил он мне. — Направили его на «Красное знамя» к капитану Демьяну Яковлевичу Новоселову.

Так получилось, что вскоре встретил я в порту и Демьяна Яковлевича. Он в разговоре со мной затронул и Корнева. Сказал, что тот оказался крайне недобросовестным и безответственным.

— Замучился я с ним, — рассказывал Демьян Яковлевич. — А когда я пытался его отругать, он мне в ответ всегда одно и то же: «Вот вы на меня шумите, Демьян Яковлевич, а у Ивана Сергеевича я считался хорошим работником». Мне и возразить было нечего. Ведь, действительно, мне кадровики сказали, что посылают хорошего работника. Может быть, я не имею правильного подхода к людям? Но потом всё устроилось само собой. Юрий Иванович оформил отход, но в последний момент бросил на борт портфель с судовыми документами и ушёл в город. Заявил, что в море не пойдёт. Дело было вечером, и я решил не ждать до утра замену и выйти в море без третьего помощника. Ожидался рейс в Кроноцкий залив продолжительностью не более десяти суток. Но после выхода за ворота Авачинской губы рейсовое задание изменили, направили нас на западный берег Камчатки. И пришлось мне пробыть в море более двух месяцев и нести вахту за третьего помощника...

Прошло ещё месяцев восемь. Опять при встрече Иван Сергеевич завёл разговор о Корневе и его дальнейшей судьбе. Оказывается, после самовольного ухода с «Красного знамени» его продержали месяца три в ремонте и после этого назначили третьим помощником на теплоход «Оленск». А там произошла такая история.

В апреле «Оленск» вышел из Владивостока в Петропавловск. В конце вахты капитан и члены экипажа ощутили лёгкий толчок. Вахту нёс Юрий Иванович. На вопрос капитана, что случилось, Юрий Иванович, не моргнув глазом, ответил, что стукнулись о плавающее бревно. В судовом журнале он так и записал. Но на самом деле всё оказалось гораздо хуже.

Юрий Иванович нёс вахту невнимательно и при расхождении с лежащей в дрейфе на сетях японской шхуной теплоход нанёс ей скользящий удар. Один из японских рыбаков от удара сорвался за борт и утонул. Капитан шхуны сообщил о столкновении в береговую охрану. По приходе «Оленска» в порт факт происшедшего, кроме капитана рыбного порта, стал известен и в другой, более серьёзной организации, ведающей госбезопасностью.

Поскольку дело оказалось связано со смертью иностранного моряка и выплатой компенсации за гибель, оно приняло серьёзный оборот. Юрия Ивановича по приходе арестовали, и картина происшедшего прояснилась. В скором времени состоялся суд. Виновника приговорили к двум годам тюремного заключения, и по прошествии этого времени на дальневосточном побережье он больше не появлялся.

Ни один из капитанов, работавших с ним, сочувствия в том не высказал...

«Моральный разложенец»

Эта история произошла с моим давним приятелем, капитаном транспортно-холодильного судна «Плутон». Его фамилию называть не буду, укажу только имя и отчество.

В составе Тралового флота с середины 1950-х гг. имелось несколько таких теплоходов. Они предназначались для перевозки охлаждённой рыбы со льдом. Возили корюшку из Усть-Хайрюзово, Усть-Камчатка, а также доставляли на рыбокомбинаты продовольствие. Снабжали и работающие в море флотилии. Это были, как говорили в то время, «домашние пароходы». С начала июля на них устанавливали закаточные станки, и они выпускали до двух тысяч штук пятикилограммовых банок пресервов за день, пользовавшихся большим спросом у населения.

Капитаном на «Плутоне» в то время (в 1963 г.) был Михаил Владимирович, очень порядочный, трудолюбивый человек. Он воевал, имел правительственные награды, был примерным семьянином.

В июне несколько судов этого типа пришли в бухту Лаврова на восточное побережье Камчатки. В это время здесь располагалась крупная сельдяная база Камчатрыбпрома. Там же останавливался добывающий и обрабатывающий флот. На берегу были построены бараки для обработчиков и многочисленные палатки. Людей сюда отправляли на путину с близлежащих рыбокомбинатов. Несколько лет подряд там ловили огромное количество жирующей сельди.

Среди команды «Плутона» выделялся высокий чернобровый красавец-парень по имени Лёша, курсант третьего курса мореходного училища. Лёша был очень аккуратный человек: отутюженные брюки, бушлат, начищенные ботинки и пуговицы. Не хватало только мичманки. И вот однажды, когда команда собиралась на берег, Михаил Владимирович пожалел Лёшу и подарил ему свою мичманку, которая была ему тесна и он её не носил.

Когда Лёша водрузил на свою голову капитанский подарок, то все восхищённо ахнули. Послышались возгласы: «Ну, Лёша, ты настоящий капитан!» Ну и как водится, прозвище «Лёша-капитан» прилипло к парню как смола. Не думал и не гадал Михаил Владимирович, какими печальными последствиями отзовется его подарок!

Команда «Плутона», в том числе и Лёша, зачастила в палатку девушек-корячек из Оссоры. Лёшу там знали именно как капитана с «Плутона», но почему-то переделали название судна на свой лад: «Платон».

Сельдяная путина завершилась глубокой осенью, «Плутон» вернулся в порт, Лёша отправился оканчивать последний курс и сдавать государственные экзамены. Экипаж отлично поработал в пути, с планом справился при отличном качестве продукции, люди получили хорошие деньги.

Дело шло к весне следующего года. В кабинете парткома Трал-флота раздался телефонный звонок. Трубку взяла инструктор Галина Давыдовна Иванова. Женщина она была принципиальная, как говорили в то время, «идейно выдержанная». При её участии активно работал женсовет, собирали какие-то выставки, проводили мероприятия. Особенно доставалось «моральным разложенцам», то есть тем, кто любил «заложить за воротник» и был уличён в супружеской неверности. Вызванные по этому поводу люди, как правило, пощады не имели.

Звонок был из Оссоры. Говоривший представился инструктором райкома комсомола. Он спросил, был ли в прошлом году в сельдяной экспедиции в бухте Лаврова пароход «Платон».

— Не «Платон», а «Плутон». Да, был, — ответила она.

— Кто на нём был капитаном?

— Михаил Владимирович... А в чём дело?

— Да дело в том, что команда с этого судна посещала палатку наших девушек-рыбообработчиц. Одна из них забеременела и родила. По её словам, отцом ребёнка является капитан с «Платона». Положение девушки усугубляется тем, что она сирота, и у неё нет денег даже на приданое малышу. Может быть, у него проснётся совесть, и он вышлет хоть немного денег этой девушке?

Галина Давыдовна была лаконична:

— Разберёмся. Дадим ответ!

Естественно, её обуял праведный гнев. Выйдя в коридор, она встретила бывшего старпома с «Плутона». Решила навести справки сначала у него. Вопросы были, конечно, невинные:

— Вы были прошлым летом в бухте Лаврова в сельдяной экспедиции?

— Да, был.

— На берег-то команда ходила?

— Да, ходила.

— И ночевать там приходилось?

— Да, приходилось. Особенно, когда стояла штормовая погода.

— А где ночевали?

— В палатках.

— А кто ходил?

— Да все ходили.

— А капитан ваш тоже ходил?

— Да, ходил. У него там какая-то девушка была. Всегда оставался у неё на ночь.

Но не знала Галина Давыдовна, что перед ней стоял человек, которого с «Плутона» списали как пьяницу и склочника. И на настоящего капитана он был зол. Когда Галина Давыдовна стала задавать ему вопросы, он сразу сообразил, что настал удобный момент напасть на капитану. Что и сделал.

Уверенная «на все сто», что Михаил Владимирович — отец ребёнка, она решила действовать решительно. Зло должно быть наказано!

Через пару дней она встретила Михаила Владимировича в коридоре. Он, естественно, всё отрицал и говорил, что ничего не знает, а на берег даже и не сходил. Но вывод Галины Давыдовны был однозначен:

— Ну, раз вы всё отрицаете, придётся этот вопрос разобрать на парткоме.

Доложила она об этом и секретарю парткома. Тот попытался усомниться:

— Кажется, мужик семейный, в возрасте, тихий...

На что Галина Давыдовна резонно ответила:

— В тихом омуте черти водятся. Вам бы это давно пора знать!

Спустя несколько часов я встретил удручённого Михаила Владимировича у причала. Поведал он мне об этом разговоре, о возможном разбирательстве на парткоме и сказал, что дело в том, что ни в какую палатку он не ходил и никаких девушек не имел.

— Ну, так чего бояться?

— Да ведь бояться надо кривотолков. Ведь у меня взрослые дети, весь плавсостав меня знает, начнёт осуждать. Попробуй-ка доказать обратное и отмыть это пятно.

Тогда у меня мелькнула мысль:

— Может быть, кто-то из членов экипажа выдавал себя за капитана? Помнишь, у тебя раньше был матрос Голубев, он всё изобрал из себя второго помощника? Знаешь что, надо, наверное, начинать раскручивать с моториста Павлова. Он, кажется, у тебя был в команде комсоргом? Давай, попробуем!

Нашли бывшего комсорга. Он нам и выложил всю эту историю:

— Отцом ребёнка является Лёша-капитан. Его в палатке знали под этим именем. Никого другого быть не могло. А благословили его вы, Михаил Владимирович, когда подарили мичманку и в шутку назвали капитаном.

Мы попросили бывшего комсорга пойти в партком и внести ясность. Парень он был порядочный, просьбу нашу выполнил. Доброе имя настоящего капитана было восстановлено.

...Прошло много лет. Михаил Владимирович за долголетний и добросовестный труд был удостоен высокой правительственной награды — ордена Трудового Красного Знамени. Управление флота с почётом проводило его на пенсию. Сейчас он живёт на Украине. А кто знает, как бы сложилась его судьба при другом исходе этого дела? «Моральных разложенцев» в то время не жаловали...

Воскресший штурман

В 1952 г. я был капитаном СРТ «Промысловик» Управления тралового флота. Молодым вторым помощником у меня был Слава Певнев, выпускник мореходной школы юнг. Первых курсантов в эту школу набирали в Москве и других городах Центральной России.

Приступил к работе Слава осенью 1952 г. Ловили рыбу в то время на знаменитой Явинской банке, сдавали на комбинаты западного побережья или приходили в порт и передавали её рефрижераторам Востокрыбхолодфлота. Парень он был чернявый, невысокого роста, энергичный и добросовестный. Хорошо вел документацию, как на сдаваемую рыбу, так и по продовольственному снабжению. В то время продукты для экипажа получал второй помощник.

Мы хорошо проработали зиму, и в июне 1953 г. должны были выходить на промысел нерестовой сельди в северную часть Охотского моря. В это время на нерест в речки и лагуны идёт много сельди. Она облюбовала эти места потому, что там хорошо прогрелась вода, что способствовало нересту. Такой порт, как Охотск, был обязан своим существованием именно мощным подходам сельди, так же как и большинство рыбозаводов, расположенных по всему побережью.

Подшло время отхода, но Певнева на борту не оказалось. Ждали до следующего утра, но он так и не появился.

Где искать его, никто не знал — парень холостой, родственников в городе не имел. Сходили в милицию и позвонили в поликлинику. Больше ничего не оставалось делать, как подать рапорт в отдел кадров и попросить замену.

На другой день замену прислали. Вновь назначенный штурман принял продовольствие по акту назначенной комиссии, и мы снялись в рейс. В душе остался неприятный осадок. За время нахож-

дения на промысле раза два я давал телеграммы в отдел кадров с просьбой сообщить, не появился ли Певнев. Но ответы приходили неутешительные.

Осенью по приходе в порт нанёс визит в милицию с тем же вопросом. У милиции ответ был один: «Ищем, но найти не можем ни живого, ни мёртвого». Естественно, разыскать человека в то время было намного труднее, чем сейчас, так как телевидения не было.

Прошло месяцев девять. Наступил март 1954 г. В это время я учился в Петропавловске. Как-то, идя по улице Ключевской, столкнулся нос к носу со Славой. Сказать, что я обалдел, — значит, ничего не сказать. Первый вопрос к нему был, естественно, такой:

— Где ты был столько времени? Что с тобой стряслось?

— Ладно, Тимофей Михайлович. Расскажу вам, как на исповеди. Ушёл я, как вы помните, перед отходом. Зашёл на базар. Там в киоске выпил красного вина. Познакомился с молодой женщиной. Она уговорила меня проводить её до дома. Ну, я поступил как джентльмен. Пошёл её провожать. А она оказалась дояркой с молочно-товарной фермы Петропавловского совхоза. Ферма эта расположена между сопками в верховьях ручья Кирпичного.

Добрались туда поздно вечером. А дома у неё оказался полный бочонок браги. Ну, она меня и угостила в честь знакомства.

Очухался я с больной головой к обеду другого дня. Она меня опохмелила да на другой бок. Ну, а там пошло-поехало. В контору идти боязно. Ведь всё-таки по моей вине задержалось судно.

Оказалась у моей знакомой очень хорошая мать. И давай они меня уговаривать, чтоб я остался у них. А я чем больше не иду в контору, тем больше боюсь. И так полетели дни за днями, месяцы за месяцами. Потом я всё-таки решил, что всю жизнь сидеть на этом хуторе не будешь, и пошёл в контору. Там меня пара кадровиков взяла под руки и доставила к начальнику флота Демидову. Тот, увидев меня, чуть не лишился дара речи. Ведь переписка с моими родителями шла через него — управление сообщило им, что я пропал без вести. Выложил я ему всё без утайки. Пожалел он меня, увольнять не стал, разжаловал в матросы на четыре месяца. Так что сейчас я матрос первого класса...

...Прошёл год после нашей встречи со Славой. Поехал он в отпуск к родителям, на Волгу. На Камчатку уже не вернулся — старики его не пустили. Так и остался работать на катере в речном пароходстве.

Вот такие замысловатые фортели выкидывает порой жизнь, что и нарочно не придумаешь...

Радист-капитан

В 1978 г. я работал лоцманом морского рыбного порта. Выйдя на рейд для проводки БМРТ на жестянобаночную фабрику, получил из портнадзора распоряжение: пока повременить, так как на фабрике занят причал. Волей-неволей пришлось ждать. Коротал время за беседой в каюте капитана.

В каюту зашёл его начальник радиостанции Александр Васильевич. Не виделись мы с ним давненько. А помнил я его с 1953 г., когда он прибыл в Тралфлот после окончания Астраханской мореходной школы, где получил специальность радиста. Шёл ему в то время девятнадцатый год. Надо сказать, что приехавшие выпускники его курса тогда заметно отличались от всего плавсостава — они были одеты в новенькие бостоновые костюмы, белые сорочки и мичманки. По тому времени это была великая заслуга директора мореходной школы. Как ему удалось так принарядить своих питомцев — одному богу известно.

Назначили Александра на СРТ «Коршун».

Встрече со старым знакомым я был очень рад. После взаимных приветствий беседа продолжалась. И вдруг он мне выложил:

— Тимофей Михайлович, а ведь мне тоже приходилось швартоваться!

Я удивился и недоуменно спросил его:

— Но ведь ты же радист, а не штурман. Как же это было?

Тут я вспомнил послевоенное время. На флоте не хватало специалистов — штурманов и механиков. На судах, стоявших в ремонте, капитаны обязывали нести штурманскую вахту радистов. Поначалу всё обходилось без происшествий, шло по принципу: «Гром не грянет — мужик не перекрестится». Так получилось и в случае с Александром Васильевичем, но лишь до поры. Вот что он рассказал:

— До этого происшествия мой стаж работы на море составлял ровно двое суток. На трети наше судно совершило «вожж» на Моховую. Пришли мы туда, взяли трал, вернулись в порт и встали к какой-то барже. Я видел, как капитан управляет судном. И так это мне показалось просто, что дальше некуда! Всё происходило на моих глазах, так как дверь радиорубки выходила в рулевую.

На другой день капитан пошёл в управление, второй помощник — выписывать продукты, третий — в милицию прописывать команду в домовую книгу. Остались я и старпом. Наконец куда-то отлучился и старпом. Перед уходом он надел на мою руку повязку вахтенного штурмана и сказал: «Я скоро вернусь. Будь за капитана».

И тут события развернулись как в кино. Прошло минут пятнадцать, к борту подошёл катер Тралфлота. С катера диспетчер позвал вахтенного штурмана. Вахтенный матрос вызвал меня. Подбежал я к диспетчеру. Он меня спросил: «Вы вахтенный помощник?» Я, не моргнув глазом, ответил, что да. У диспетчера никаких подозрений не возникло, так как я был одет по полной форме, с повязкой на рукаве и в мичманке. Долго не задерживаясь, он отдаёт мне распоряжение перейти и встать к правому борту СРТ «Кречет». А стоял «Кречет» невдалеке от нас кормой к берегу.

Поскольку я видел, как управлялся капитан, я скомандовал готовность машине. Через десять минут она была готова. Я приказал: «Отдать все концы», в машину — «Малый вперёд», а потом подумал, что надо дать средний, чтобы быстрее дойти. Хотя машина и была холодная, но механик обороты прибавил.

Оглядываясь назад, я понимаю, что швартовка была элементарно простая. Но это мне сейчас понятно!

Я направил «Коршун» к «Кречету» под углом градусов в сорок пять, впереди надстройки, и решил подойти так близко, чтобы швартовый конец можно было подать вручную. В момент подхода надо было положить руль «право на борт» и отработать машиной, чего я не сделал. А не сделал потому, что не знал, что есть ещё и сила инерции. Когда я скомандовал машине «Стоп», то по простоте душевной полагал, что судно остановится, как автомобиль на шоссе. Но, к моему ужасу, оно двигалось вперёд. Раздался скрежет металла, и на моих глазах планширь и фальшборт «Кречета» завернуло и положило на палубу. С «Кречета» на мою голову полился отборнейший мат. Наше судно по инерции двигалось вперёд. Ни о какой подаче концов речи уже быть не могло.

По инерции мы прошли до середины ковша. Я не знал, что дальше делать. Боцман догадался отдать якорь и поднял на штаге якорный шар. Из портнадзора, очевидно, увидев непонятные действия «Коршуна», позвонили в Тралфлот. Его контора в то время размещалась в седловине мыса Сигнального. Минут через пятнадцать к нашему борту подошёл катер-«жучок» Тралфлота. На палубе стоял разъярённый капитан-наставник Пионтковский. Потом он подошёл к борту «Кречета» и увидел заваленный фальшборт. Стало ясно, что выход «Кречета» в море сорван, надо ставить его в ремонт. А судно ведь было новое.

Пионтковский стал уточнять, кто я по должности, полагая, что штурман. Но когда узнал, что я радист, ярости его не было границ: «Как вы оказались вахтенным штурманом, кто вас поставил на

вахту?!» Я ответил, что старпом дал мне повязку и сказал: «Будь за капитана». — «Эх, голова ты садовая, — сказал Пионтковский. — Да разве можно такие вещи делать?»

О том, что такие вещи делать нельзя, мне уже было ясно и так. А потом начался разбор. Приказа, чтобы привлечь радистов к несению штурманской вахты, нигде найти не могли, так как его не было и быть не могло. Всё шло само собой, вплоть до этого момента.

Переживал я, конечно, сильно. Сначала думал, что меня отдадут под суд. Но потом потихоньку всё успокоилось. По флоту издали приказ о запрещении привлечь радистов к несению штурманской вахты, мне объявили выговор.

Вот так и оправдалась русская пословица. Грянул гром, и мужик перекрестился...

...Надо сказать, что происшедшее можно отнести к ряду роковых совпадений или случайностей. Александр Васильевич был добросовестным работником, и через сравнительно небольшое время его перевели на солидную должность в Камчатрыбпроме.

Фараоново племя

Эта история относится к лету 1948 г. Весной одно из транспортных судов Дальневосточного государственного морского пароходства доставило в Петропавловск несколько цыганских семейств. Если принять во внимание, что они многочисленны, то насчитывалось цыган человек пятьдесят, не меньше.

Это был, по сути, первый случай «освоения» Камчатки такой публикой. Раньше их в Петропавловске в таком количестве не наблюдалось. Цыгане обосновались на местном городском базаре, теперь на этом месте разбита Театральная площадь.

Цыганки гадали на картах, а их мужья занимались куплей-продажей. Поскольку документы у них оказались не в порядке, а Камчатка являлась пограничной зоной, городские власти посоветовали им переехать на другое место.

В это время пароход Камчатрыбфлота «Кура» должен был сниматься за грузом на Сахалин. Капитану О. В. Лаврентьеву дали команду взять людей борт и не брать с них денег за проезд. Место им предоставили на палубе.

В те годы, как правило, отходы судов часто задерживались. То не хватало одного, то другого. Так вышло и на этот раз. Первый день цыгане тихо просидели на пароходе с утра до вечера. На второй день главы семейств решили всё-таки сходить на базар по-

торговать да и прихватить продуктишек на дорогу. На третий день они задержались подольше. И когда они пришли на причал рыбного порта, «Кура» уже выходила из Петропавловского ковша.

Через полчаса взволнованные отцы семейств были уже в конторе Камчатрыбфлота на улице Партизанской. Первый их вопрос к находящимся в коридоре служащим был таков:

— Где здесь начальник службы движения?

Им ответили, что это — служба эксплуатации флота, а её начальник — Георгий Александрович Канторович.

Цыгане сразу ринулись к нему в кабинет:

— Начальник, а начальник! Давай эроплан!

Обалдевший начальник удивленно спросил:

— Какой эроплан? Зачем эроплан?

— Как зачем?! Куру-муру догонять надо! Семьи там, детки!

— Не волнуйтесь! Кура-мура стоит на рейде. Идите в порт, оттуда вас на катере доставят на пароход. Счастливого пути вам, труженики! — с юмором у Георгия Александровича было всё в порядке.

После телефонного звонка Канторовича в рыбный порт цыганам выделили катер и через час их доставили на «Куру» в объятия жён и деток. Рейс проходил нормально, и на пятые сутки необычных пассажиров высадили в Корсакове.

Невольно возникает вопрос: что заставляет этих людей кочевать, испытывать массу неудобств, терпя порой голод и холод, всевозможные лишения? Тайну цыганской души пытались разгадать Лев Толстой, Иван Тургенев, а Куприн посвятил им чудесный рассказ «Фараоново племя». Но разгадать не смогли.

А то, что эти люди находят выход из любого положения и остаются неунывающими во всех жизненных передрягах, вы убедились, прочитав этот рассказ, взятый из жизни.

Вещдок

Это было давно, примерно в 1955 г. В городском суде слушалось дело нашего товарища-моряка. Защищал его интересы адвокат Ванеев — человек эрудированный, остроумный, хорошо знающий уголовное право. После отъезда с Камчатки он работал адвокатом в центре России, печатался в юридических журналах. В перерывах между заседаниями Ванеев рассказал нам немало интересного из своей практики. В одном случае ему даже не пришлось выступать в суде, а в другом — за нанесённый ущерб пришлось привлечь к ответственности управление милиции.

А дело было так. В коллегии адвокатов, располагавшуюся в деревянном особняке на улице Ленинской, напротив рыбного порта, обратился за помощью рыбный мастер с одного СРТ. Уходя осенью из Охотоморской сельдяной экспедиции, он не удержался от соблазна и засолил для семьи бочонок жирующей сельди. Засолил со специями, получилось необычайно вкусно.

Поскольку вор он был неопытный, то просто погрузил бочонок среди бела дня на попутную машину и повёз домой на улицу Ключевскую. Проезжая по улице Советской, был остановлен напротив городского отдела милиции. Бочонок выгрузили, убедились, что в нём действительно сельдь, даже попробовали её на вкус. Бочонок отнесли в милицию, поставили под лестницу. Забондаривать не стали, а накрыли сверху доньшком. Составили протокол, через три дня вызвали на допрос и пообещали отдать незадачливого вора под суд.

У адвоката, прекрасно знавшего милицейскую натуру, мелькнула мысль помочь парню, не доводя дело до суда. И они отправились в горотдел. Адвокат попросил парня показать, куда поставили бочонок. Он стоял под лестницей, но, как и ожидалось, сельдки в нём уже не было. Тогда Ванеев пришёл к следователю и спросил, что тот собирается делать с его подзащитным. Следователь, не моргнув глазом, ответил:

- Будем передавать дело в суд.
- А где вещдок? — задал невинный вопрос адвокат.
- Стоит в коридоре под лестницей.
- Пойдёмте посмотрим.
- Пожалуйста, — ответил следователь.

Подшли к бочонку, подняли крышку. К великому изумлению следователя, сельди там не оказалось. Для верности пошуровали палкой — чешуя, тузлук и ни одной рыбки.

- Где вещдок?
- Не знаю, — обалдело посмотрел на него следователь.
- Так кто её растащил? Чукча на оленях приехал или ваши сотрудники? Ну, ладно. Пойдём к начальнику.

Начальник выслушал адвоката и сказал следователю:

— Ты парень молодой. Это для тебя наука. Ещё много шишек набьёшь. Сделай для себя вывод, как обращаться с вещдоком. Выбрось эти протоколы в мусорную корзину. А вы, — обратился он к адвокату, — скажите своему зас...нцу, чтобы он не вздумал трепать языком об этом происшествии.

Что и было сделано с превеликим удовольствием.

А второй аналогичный случай произошёл у Ванеева с этой же милицией. В торговом порту украли бочку с олифой — думали, что воруют растительное масло. Воров перехватили дорогой и завезли бочку в тот же горотдел и поставили во дворе. Вскрыли, убедились, что это олифа, составили протокол. Стояло лето, прошло месяца два. На днях должен был состояться судебный процесс. Ванеев пошёл в то же отделение к следователю, но уже другому. Первый его вопрос был тот же: «Где вещдок?» В здании шёл ремонт, красили наружные деревянные стены. Естественно, бочка была пуста как барабан: всю олифу израсходовали, да наверняка часть прихватили по домам сами работники милиции. Здесь, конечно, оправдательного приговора своему подзащитному адвокат добиться не смог, но наказали его только за факт хищения. Стоимость бочки олифы взыскали с управления милиции в пользу торгового порта.

Ночная бункеровка

Февраль 1970 г. Мы на пароходе «Пётр Соловьёв» выгружаемся в порту Находка. Впереди нас у причала стоит «Пятрас Цвирка» — пароход нашего Камчатрыбфлота. Надо сказать, что, как правило, в начале года рыбные (да и не только рыбные) порты забиты судами до отказа. Да оно и немудрено — заканчивается вывоз продукции с рыбокомбинатов и работающих флотилий всех управлений. Поэтому, если попал в очередь под выгрузку и тем более встал к причалу, — это для капитана и экипажа большая удача.

Как-то днём я встретил озабоченного капитана «Пятраса Цвирки» Александра Осиповича Башкирцева. Он был ветераном АКЮфлота, начал службу на судах флота с палубного ученика и вырос до капитана дальнего плавания. Этот добросовестный человек пользовался большим авторитетом среди плавсостава и работников управления. На мой вопрос, чем он так озабочен, ответил:

— Кончается мазут. А взять бункер с танкера нельзя — бункеровка в порту запрещена по обязательному постановлению Находкинского рыбного порта.

— А ты ходил к капитану порта Михаилу Ефимовичу Зеленскому? Может быть, он сможет помочь? Ведь ты же у него был боцманом на «Анатолии Серове» ещё в сорок шестом году.

— Ходил. Но толку мало. Когда он узнал, что на бункеровку не даёт разрешения пожарная служба порта, то сразу же сказал, что ничем помочь не может. Не может он через голову давать указания. На том мы с ним и расстались. А ведь это для меня трагедия.

Если отойду от причала на рейд для бункеровки, то потеряю очередь. А мне надо после выгрузки ещё и загружаться. Завтра беру с собой помполита и старшего механика и еду с ними к руководству пожарной службы города.

Но, как я узнал на следующий день от Александра Осиповича, поход его к начальству успехом не увенчался. Прибывшие чины побывали на пароходе и в портовой пожарной службе. Хорошо пообедали за капитанским празднично накрытым столом, откушали хорошего вина и вкусных блюд, но ничем не помогли. Александр Осипович ещё был удручён тем, что капитаном танкера, обслуживавшего Находкинский рыбный порт, работал его племянник, и он мог бы за считанные часы дать бункер. Тогда один из капитанов, участвовавший в беседе, сказал:

— Александр Осипович, если у тебя родственник — капитан танкера, то тебе и карты в руки. Попробуй ещё один способ. В пожарной инспекции порта есть очень хорошая женщина Маша. Попробуй упросить её дать «добро» на бункеровку. Проверните со своим племянником эту операцию среди глубокой ночи. А часов в шесть утра пусть танкер отойдёт от борта. И никто о проделанной операции не догадается. Ну, а Маше купи коробку дорогих конфет и бутылку шампанского.

— Да я ей куплю хоть десять коробок и бутылок, если выйдет толк! — воскликнул Башкирцев.

Следующей ночью около ноля часов пошёл снег. Вскоре, как призрак, к борту «Пятраса Цвирки» крадучись подошёл танкер и подал швартовы. Я сразу понял, что это племянник пришёл выручать своего дядьку, Александра Осиповича. Ранним утром танкера у борта «Цвирки» уже не было. Операция прошла блестяще!

Через день я встретил радостного Александра Осиповича. Говорит мне, что получил разрешение от Маши, за что ей большое спасибо. Прошли два дня. Мы уже снимались, а «Пятрас Цвирка» ещё грузился. Я зашёл попрощаться с Александром Осиповичем. Он мне сказал, что виделся у проходной с капитаном рыбпорта Зеленским. Тот спросил, как дела с бункером.

— Я ответил, что обошлись, — сказал Башкирцев. — О том, что я взял бункер, по сути дела, нелегально, я не стал ему говорить, чтобы не подводить Машу. Её разрешение было у меня на руках в случае провала операции. Но хорошо, что всё благополучно закончилось.

Читателя я прошу поверить, так как эта история произошла много лет назад. Тогда многое было проще, чем сейчас.

Виски и леди

Летом 1970 г. во время стоянки в порту Ванкувер, в Канаде, к нашему борту поднесло строп многослойной фанеры. Около тридцати листов размером примерно два с половиной на полтора метра были связаны стальным тросом, благодаря чему не рассыпались. Струп мы подняли на палубу, а потом поставили на надстройку, где расположено компрессорное отделение. Фанера нам не требовалась, но выбрасывать её снова за борт рука не поднималась.

И вот однажды меня позвал на палубу вахтенный матрос и подвёл к одному из грузчиков. Тот показывал рукой на этот строп и пытался мне что-то объяснить. Понять я его не мог и поэтому вызвал бригадира грузчиков Фреда Вангова. Фред был выходцем из России, его родители приехали в Канаду ещё в начале двадцатого века, и, естественно, русским языком он владел свободно. Беседа при наличии такого переводчика сразу пошла веселее. Выяснилось, что грузчик просит отдать ему эту фанеру. Меня это удивило, так как канадцы сами строительством занимаются мало. Для этого есть множество фирм, которые строят быстро и на совесть. Мне захотелось выяснить, что же он собирается делать. На это проситель ответил, что он расширяет конюшню. У него на окраине Ванкувера, в хорошем месте, есть собственный домик. Ещё он держит двух лошадей. С ними занимается его жена, даёт их напрокат за небольшую плату. От детворы отбоя нет. Получается, что и жена при деле, и время проходит веселее.

Во время беседы я обратил внимание на то, что моему собеседнику лет примерно за пятьдесят. Это был голубоглазый мужчина выше среднего роста, светловолосый, с румяным лицом. В общем, типичный англосакс. Бросались в глаза его выправка и пружинистая походка. Чувствовалась в нём армейская жилка. И я спросил наугад, не из военных ли он. И оказался прав.

Звали его Фред, как и нашего переводчика. В конце 1941 г. он поступил волонтером в английскую армию. В Канаде в то время действовало много призывных пунктов, где можно было записаться на службу. Определили его в парашютно-десантные войска. Готовили их как диверсантов-подрывников, изучали приёмы рукопашного боя, взрывное дело, все виды оружия. К концу года учёба завершилась. Фред получил звание, по нашей табели о рангах, сержанта или младшего командира.

В начале 1942 г. их доставили в Южную Африку, оттуда на самолётах — в Северную Африку, где шли бои с немцами. Там

получили боевое крещение и поняли, что перед ними хитрый, коварный и безжалостный враг. Потом десант высадили в Южной Италии. После Фред участвовал в наступательных операциях, вступил с боями во Францию и закончил войну в Голландии.

Спросил я его и о наградах. Оказалось, что он имеет очень высокую английскую медаль. Нас, конечно, заинтересовало, за что же Фред её получил. И тот рассказал, что со своими солдатами он проник в тыл врага. Удачно заминировали дорогу, выбрали очень удобную позицию, в результате чего нанесли немцам большой урон. Награду ему вручал сам фельдмаршал Монтгомери, при этом даже пожурил Фреда, что операция и бой были слишком дерзкими и отчаянными. Ведь при неудачном исходе могли быть большие потери. И добавил в назидание, что в будущем так рисковать нельзя.

Война закончилась. Солдаты возвратились домой, в Канаду. Встречали их очень торжественно. Минуты эти не забыть никогда.

— А почему ты не остался служить в армии дальше, что тебе помешало стать офицером? — спросили мы его.

На что старый воин простодушно ответил:

— Виски и леди.

Тут переводчик не требовался. Мы все дружно рассмеялись.

Поскольку это был наш союзник, тем более человек, прошедший горнило войны, я не удержался и позвал его с друзьями в каюту отметить это знакомство. На столе появилась бутылка русской водки. Мои друзья с удовольствием выпили несколько рюмок.

Когда он уходил, ему бросилось в глаза, что на ботдеке лежит охапка китового уса. Перед этим мы снабжали овощами и фруктами китобазу. Он попросил написать на куске уса фломастером название нашего судна и моё имя. Сказал, что привезёт это своей жене и скажет ей, что теперь у него есть русский друг. Что я и сделал. А к концу рабочего дня наш новый знакомый подогнал маленький грузовичок, куда ему погрузили фанеру.

Спустя несколько часов мы снова отходили с грузом в экспедицию. Сердечно расстались с нашими новыми знакомыми, пожелав им всего доброго. В голове мелькнула мысль: как складывается жизнь человеческая, что в лихую годину люди, жившие на разных концах земного шара, делали одно общее дело.

Почему канадцы не кукарекают

Шёл 1970 г. Транспортно-рефрижераторное судно «Соболево» снабжало свежей провизией, закупленной в канадском порту Ванкувер, советские рыболовные флотилии, промышлявшие у берегов

США и Канады. В Канаде нас поразили прилавки магазинов, забытые продуктами. Цены вполне доступные. Решили выяснить, откуда всё это берётся, не с неба же падает! Сказано — сделано.

Попросили свозить нас, нескольких членов экипажа, в гости к фермерам. Наш гид, бригадир грузчиков Фред Вангов, с удовольствием согласился и предложил не стесняться, останавливать машину у любой усадьбы, какая нас заинтересует.

Расскажу о самой примечательной встрече. Хозяин фермы, человек лет под шестьдесят, также оказался выходцем из России. Был он весёлый, с юмором. На наш вопрос, как попал в Канаду и как сложилась его жизнь в этих краях, он нам поведал свою историю:

«Родом я из Екатеринослава. Выехали мы, вернее, бежали, когда я был мальчишкой, в годы гражданской войны. В стране творилось что-то невообразимое. То красные, то махновцы, то ещё какие-то банды. Добрались до Одессы, оттуда — во Францию, в Марсель. Ну, а затем — в Нью-Йорк. Потом нас увезли на “вольные земли”. Мой отец хорошо знал сельское хозяйство и поэтому решил продолжить дело своей жизни в Соединённых Штатах. По стопам отца пошёл и я. Получил сельскохозяйственное образование. Отучились братья и сёстры, все устроились в жизни.

Года три назад я узнал, что, имея ферму в окрестностях Ванкувера, в Канаде, можно зарабатывать больше. Город Ванкувер строится, растёт население, заходит много пароходов. Рынок сбыта устойчив. Продал я свою ферму, заранее сговорившись с ванкуверским “гавернментом” (городской управой) о возможности приобретения земли. И приехал сюда.

Утром я пришёл в управление, представился. Меня расспросили, кто я. Предъявил документы. Они убедились, что я не новичок. Начальник отдела подвёл меня к карте и показал участки, занимаемые фермерами. Сказал, что эта земля очень хорошая. Можно поехать на место, осмотреться. Вызвал в кабинет двух молодых сотрудников. Приехал я с ними в посёлок. Это примерно миль тридцать от Ванкувера. Хорошая дорога, подведён газ, водопровод, электроэнергия, телефон. Посёлок расположен в долине, дома и фермы — по обе стороны дороги. Земля, свободная от посевов, поросла густой, сочной зелёной травой и клёнами. Место мне очень понравилось.

Молодые люди меня спросили, сколько я буду брать земли. Я показал им участок (на наш неопытный глаз, примерно, гектаров семь-восемь). Они пошли по участку и лопаточками стали брать землю в полиэтиленовые мешочки. Как оказалось, для более детального анализа почвы.

Приехав обратно, я сказал, что участок хороший и я согласен на нём работать. Мне предложили приехать послезавтра после полудня, будут готовы результаты анализов, и мы всё обговорим более детально.

В назначенное время я был в управлении. Мне сказали, что на основании анализов я получу наибольший доход при наименьших затратах, если буду выращивать клубнику. А чтобы продлить мою занятость в течение года, мне предложили выращивать несколько десятков телят. Их я буду брать у других фермеров и выращивать до осени. А осенью поставлять мясо в сеть ресторанов. Спрос на парную телятину не ослабевает».

Мы спросили нашего собеседника, которого звали на русский манер Сергеем, а почему он не выращивает бычков до трехлётнего возраста, ведь будет больше мяса. Он ответил, что если держать бычков всю зиму, надо заготавливать сено, комбикорм. А это дополнительные расходы, невыгодно.

На поле работали четыре-пять десятков сборщиков клубники, среди них много школьников, старушек и стариков. Мы спросили, где Сергей набирает людей на уборку и как он их заинтересовывает. Оказалось, по объявлениям в местной газете и на радио. Доставляет на поле на автобусах. Сборщик может купить у него ягоды для себя за половину стоимости по сравнению с магазинной.

Клубнику собирали в небольшие деревянные ящики (очевидно, чтобы не подавить). У сборщиков — специальные карточки. После каждого сданного ящика Сергей делал в них пломбиром отверстие замысловатой конфигурации. После окончания работы по количеству проколотых дырок выдавал наличные доллары.

Нам объяснил, что работа эта особенно привлекательна для школьников. Они имеют деньги на карманные расходы, не выклянчивают их у родителей. Зарабатывают в день долларов двадцать, грузчик в то время зарабатывал в смену сорок. Сравните цены: сорочка цвета хаки стоила пять долларов тридцать пять центов, нейлоновая куртка с искусственным мехом — десять долларов сорок центов, гипюровая блузка — немногим больше четырёх долларов.

— Сергей! А куда ты деваешь мятую клубнику? — поинтересовались мы. — Ведь при сборе она неизбежно повреждается.

— Мятую клубнику я сбываю соседу-китайцу. Он из неё варит джем. Как видите, ничего не пропадает.

— Как быть при необходимости получения ветеринарной помощи тем же телятам или в случае заболевания клубники?

— Достаточно обратиться по телефону в соответствующие службы. В управлении мне дали номера телефонов и имена сотрудников, к которым я должен обращаться в случае возникновения каких-либо вопросов. Проблем нет.

— А дальнейшее оформление документов?

— Оно много времени не заняло. Я заехал в управление и только расписался, где надо. Нет совершенно никаких сложностей с возведением построек и чего-либо другого...

...Как всё просто и ясно! Невольно мелькнула мысль: «Счастливые люди! Будь в вашем “гавернменте” наши чиновники, вы бы тут запели другую песню. Не только запели, но и закукарекали бы».

Лодыри-марксисты

Транспортно-рефрижераторное судно «Соболево» обеспечивало свежими овощами и фруктами экипажи судов Камчатрыбпрома, Приморьрыбпрома, китобойной флотилии и краболовы. Мы брали груз в Ванкувере (Канада) и Сиэтле (США), в зависимости от обстановки. Агентировала наше судно фирма «Керр Стим Шип», её представлял Георгий Георгиевич Лежебоков, выходец из России. Познакомились мы с ним по приходе в Ванкувер. Человеком он оказался деловым, обязательным и весёлым.

Груз для нас складировался в течение нескольких дней, он завозился с фермерских хозяйств, а потом грузился на борт. Под погрузкой приходилось стоять около недели. Причалы располагались в центре города. Поскольку проходной (в нашем понятии) в порту не было, то к нашему судну мог подойти любой прохожий, завести беседу и попроситься на борт в гости.

Приходили и эмигранты, родители некоторых приехали в США и Канаду ещё в начале века. Познакомились мы с одним из них, жизнерадостным, общительным человеком по имени Борис. Ему было лет шестьдесят, на производстве он уже не работал. Подъезжал к борту на подержанной машине, в которую усаживалось человек семь или восемь. Он объяснил, что купил эту необычную машину по случаю, по дешёвке.

Когда мы с ним познакомились поближе, он нам рассказал, что их семья приехала в Америку с юга России.

«Шёл 1919 г. Время было страшное. Пыхала гражданская война. Отец сумел нашу большую семью увезти в США. Оттуда мы перебрались в Канаду.

Вначале нам пришлось несладко. Но родители у меня были люди трудолюбивые, постепенно жизнь наладилась. Братишки и сестрёнки, приехавшие из России и уже родившиеся здесь, пошли в школу. Только у меня изо всей семьи учёба не клеилась. Проходил я в школу семь лет и больше наотрез отказался. В возрасте семнадцати лет попал в ученики к водопроводчику. Через пару лет устроился докером в порт. В то время, как и сейчас, им хорошо платили».

Для сравнения: в 1970 г. грузчик в Канаде за восьмичасовую смену получал сорок, бригадир грузчиков — пятьдесят шесть долларов. Плотник, работавший на строительстве, — 4 доллара 95 центов в час. Джинсовая пара стоила от 18 до 27 долларов, кварта молока (1,136 литра) — 37, свиные ножки (один фунт — 454 г) — 42, бананы — 18, сыр — 32, свежие огурцы — 27 центов.

Вернёмся к рассказу Бориса: «Я человек настырный. Полученную зарплату не транжирил. По субботам, в день получки, мог себе позволить только рюмку виски и кружку пива. Никогда не играл в карты. Не отказывался при случае и от сверхурочных работ. Они оплачивались в полуторном или двойном размере.

Как бы то ни было, но через десять лет, скопив денег, я купил домик. Он требовал ремонта и поэтому стоил сравнительно недорого. Я его привёл в порядок. В одной комнате жил сам, а в трёх остальных поселил квартирантов. Мне уже стало легче. Часть получаемых с квартирантов денег уходила на уплату налогов, электроэнергии, телефона, газа. Я сам занимался и ремонтом дома, и его покраской, и уборкой территории. Потом купил ещё один дом. А когда исполнилось мне полсотни лет, приобрёл и третий. После того как начал получать доход тысячу долларов в месяц, работать перестал».

Возил нас Борис и по магазинам. Он прекрасно знал город и места, где можно было купить по дешёвке какой-либо товар.

В один из ясных тёплых дней мы стояли на причале и беседовали. К нам подошли ещё двое эмигрантов в возрасте лет под шестьдесят. Один из них обратился к нам:

— Дела идут, контора пишет. Как, ребята, жизнь?

— Серединка на половинку, — ответили мы. — А как у вас?

Один из них, который назвался Василием, ответил:

— Неважно. Всё в Канаде принадлежит буржуазии. Из-за этого трудящимся все беды. Карл Маркс сказал правильно. Надо делать «революшн», то есть революцию. Надо отнять у буржуазии всё созданное рабочими и поделить.

Но тут в спор включился Борис:

— Неужели тебе мало «революшн»? Ведь ваша семья, как и моя, еле унесла ноги из России, когда там была революция. Канада нас приютила и обогрела. Зачем же ты на неё клеветать? У нас граница открыта. Если тебе здесь не нравится — можешь уезжать в Китай или Северную Корею. Там тоже была революция. По-твоему, я сейчас тоже капиталист? Значит, и у меня тоже надо отнять дома и поделить между вами? Но я нажил всё это своим трудом и делиться с кем-либо не собираюсь. На нашу зарплату в сорок долларов в смену можно хорошо жить. А грузчики в порту нужны всегда. Я за всю жизнь безработным не был ни одного дня!

Вот так и поговорили русские канадцы — «марксист» и «капиталист».

Со временем наша дружба с Борисом крепла. Да и как было не проникнуться уважением к этому трудолюбивому и порядочному человеку. На смену нам пришло другое судно. Но Борис помогал и другим ребятам, причём совершенно бескорыстно.

...Когда-то в 1938 г., когда я ещё учился в школе, мы собирали по двадцать копеек, зачастую последних, в пользу Международной организации помощи рабочим. Учительница объясняла нам, что за рубежом рабочие и их дети живут очень плохо, впроголодь. Но когда пришло время, мы увидели, что это далеко не так. И я твёрдо убеждён в одном: трудяга с голоду не умрёт, а лодырь кинется отнимать и делить...

Кондратовский топор

Долгое время я безуспешно пытался приобрести для своей коллекции знаменитый кондратовский топор. Топоры эти остались только в музеях. Посещения барахолок Владивостока и Уссурийска ни к чему не привели. Наконец такой инструмент подарил мне старый знакомый — столяр-краснодеревщик, модельщик одного из заводов Василий Данилович Каленик.

Топор этот имеет очень красивую форму, хорошее отверстие для топорница, толстый обухок. Его металл представляет собой сталь серого цвета, как у ствола трёхлинейной винтовки. Сколько его ни чисти, цвет так серым и останется, но лезвие во время точки на оселке становится зеркальным и с годами не тускнеет. На топоре вытеснен двуглавый царский орел и надпись очень красивым шрифтом: «Кондратов завод в Вачи. Основан в 1870 г. Дата изготовления: 1914 год».

Этими топорами снабжались сапёрные части русской армии. При работе они, по выражению столяров, «липли к дереву». Хорошо заточенный инструмент даже брил волосы. Так что выражение, что русский мужик брился топором, имеет под собой реальную почву. Действительно, им при нужде можно было и бороду срезать.

Мой знакомый, капитан Владимир Васильевич Пыжьянов, рассказывал, что у него в детстве в волосы на голове попал кусочек вара. Избавиться от него было большой морокой. Мыть голову керосином — несподручно. Его дед эту задачу решил просто — выбрил вар с волосами кондратовским топором. Эту «экзекуцию» Владимир Васильевич запомнил на всю жизнь.

В 1930-х гг. в Вачах, на фабрике «Труд», изготавливали и опасные бритвы, тоже отличного качества.

А как делали эти знаменитые топоры, мне рассказал умелец Пётр Егорович Воробьёв: «В начале тридцатых годов я стал работать учеником на одном из уральских заводов. Топоры изготавливали по следующей технологии. Сперва их отковывали, потом сваливали в яму. Через год вытаскивали и окончательно обрабатывали. Закаливали, точили, и топор отменного качества был готов».

Мне попался в руки очень изящный английский топор для столярных работ. Обухок у него был сделан в виде молотка, а в передней части — устройство в виде гвоздодёра. Завезли его на Камчатку английские торговцы, очевидно, из компании Свенсона.

Точно такие топоры производили, судя по клейму, и в Ленинграде в начале 1930-х гг. Но уже без гвоздодера. Заводское клеймо имело вид: «Ленинградский машиностроительный завод». Выпускаются они и сейчас, но качеством намного хуже. Крайне редко на Камчатке встречаются американские и канадские топоры фирмы «Макдональд» с односторонней заточкой.

Из дореволюционных фирм, изготавливавших столярный инструмент, всемирной известностью пользовалась французская компания «Пежо». На её изделиях имелись клейма: «Лев на стреле», «Лев на брус» («Сфинкс»), «Рука», «Белка», «Полумесяц», «Глаз», «Голденберг» («Золотая гора»), «Два льва на стреле».

Рубаночные и фуганочные железки изготавливались так. На основу из мягкого железа сверху кузнечным способом наваривалась тонкая пластина из высококачественной стали. Такие железки легко поддавались точке, но в то же время сохраняли жало. Их качество было изумительное.

Во время бурного строительства Владивостока в 1912 г. столярный инструмент поставляла торговая фирма «Кунст и Альберс».

У меня в руках рубаночная железка знаменитейшей шведской фирмы «Эрик Антон Берг». В качестве клейма изображена акула, на контржелезке — восемь медалей (награды за качество) и даты промышленных выставок: Стокгольм, 1897 г., Париж, 1900 г. и прочие. Как видно, фабричной маркой очень дорожили.

То далекое время представляют железки английской фирмы «Каст стил» («Стальной замок»), Кеньон из Шеффилда. Это город английских сталелитейщиков.

Выделяются хорошим качеством финские стамески с клеймом «Пеккер-вуд» («Лесной дятел») и фирма «Сандвик». Но финны пользовались железками для рубанков шведской фирмы «Эрик Антон Берг».

Мне хочется рассказать об одной удивительной рубаночной железке. Приобрёл я её на барахолке в Уссурийске у старика. Он рассказал мне, что работал рубанком в 1930 г., когда строил дом. Железка имела клеймо «Акула». Видно было по всему, что сделали её в начале века. Я принёс её к Василию Даниловичу Каленику в мастерскую. Железку заточили на оселке и приступили к испытанию. Для этого отпилили кусок двухдюймовой доски и стали строгать торец. К нашему великому изумлению, от доски не стали сыпаться опилки, а пошла стружка. Удивлённый Василий Данилович только произнёс: «За всю жизнь железку такого качества вижу впервые, — и добавил шутливо: — Михалыч, храни её под подушкой, чтобы никто не украл». Комментарии, как говорят, излишни.

По рассказам старых столяров-краснодеревщиков, к инструменту относились бережно, его ценили. Ведь хороший инструмент давал возможность качественно работать, принося верный кусок хлеба. Поэтому порой жизнь заставляла ценный инструмент действительно хранить под подушкой.

Сейчас хорошего отечественного столярного инструмента не найдёшь днём с огнём. Все помнят, как на прилавках наших хозяйственных магазинов продавались ножовки из чёрного металла по цене девяносто копеек. Очевидно, изготовители задались одной-единственной целью: показать, как их делать не надо. При виде такой ножовки, густо смазанной солидолом, сразу же возникала мысль отрубить руки «мастерам», выпустившим с конвейера это «чудо».

За рубежом к выпуску столярного и плотницкого инструмента относятся очень серьёзно. Такие знаменитые фирмы, как английские и американские «Стэнли», имеют специальные каталоги, причём оправдавшая себя продукция столетиями выпускается без изменения внешнего вида. Рубанки различных модификаций сделаны

тщательно и красиво. Самые маленькие рубанки служат для выделки музыкальных инструментов. Эти фирмы отправляют инструмент в любую точку земного шара наложенным платежом. При наличии такого каталога получить что-то другое вместо заказанного невозможно.

Славятся своим красивым инструментом Испания и Югославия. Там произрастают ценные породы деревьев с красивой текстурой. Рубаночные и фуганочные колодки клеятся из двух пластин. Нижняя часть — подошва — делается из граба, а верхняя — из бука. Причём бук подбирается красивого красноватого цвета. От такого хорошо сделанного инструмента, и правда, не оторвёшь глаз.

Охота пуще неволи

Говорят, что охотники — это буйно помешанные люди, а рыболовы — тихо помешанные. Наверное, это определение имеет под собой реальную почву.

В 1953 г. на одном СРТ третьему механику, заядлому охотнику, при выстреле из дробового ружья разорвавшимся патроном оторвало большой палец правой руки. Пошёл парень в экспедицию заработать денег, а вместо этого вернулся домой с покалеченной рукой.

А в одну из навигаций на «Мизаре» донимал нас другой охотник — второй помощник. Звали его, кажется, Лёня. Стоило только заскочить в бухту отстояться от шторма, как он уже на палубе с дробовой двустволкой и патронташем, просит отпустить его на охоту.

Как-то мы прятались от шторма в бухте Беринга на острове Спафарьева. Эта бухта — одна из красивейших в тех местах, совершенно укрытая от зыби и ветра.

Судя по всему, погода стихала, и утром надо было сниматься и выходить в море. Утром траулеры должны были подойти в район поиска, а к вечеру — вымётывать сети и ложиться в дрейф. Нам также следовало идти на промысел — принимать от СРТ сельдь и выработывать из неё пресервы.

Но нашему охотнику хотелось попасть на охоту обязательно по утренней зорьке. По его словам, как раз открылась охота на серую утку. Я его отпустил, но поставил условие, чтобы он прибыл на борт пораньше.

Уже наступил рассвет, а охотника нет. Волей-неволей пришлось его ждать.

Суда потянулись на выход в море. Мы же стояли и ждали опоздавшего. Возмущению нашему не было предела. Наконец, когда терпение у людей лопнуло, тот показался из каюты с заспанными глазами.

— Где ты был?!

— Как где? В каюте. Я прибыл с берега на шлюпке с другого судна и пошёл спать в свою каюту. Вахтенного матроса в это время не было, а вахтенный штурман находился у себя в рубке. Меня никто не заметил.

В этот момент я был готов взять его двустволку и расплющить её о кнехт, но сдержался. «Возьми-ка ты своё ружьё, — сказал я ему, — зачехли и положи в рундук. Больше с ним на берег ты не пойдёшь».

Вот так и закончил Лёня свой «охотничий сезон».

Сон на вахте

Как известно, в недавнем прошлом, в начале 1980-х гг., приняли иезуитское положение, по которому уходящий на пенсию специалист мог увеличить себе размер пенсии. Для этого требовался пустяк. Если ты проработал на инженерно-технической должности, то необходимо было перейти в сторожа или матросы, а если был бухгалтером или экономистом — то в уборщицы. Проработал на этих должностях год, получай надбавку к пенсии — десять рублей. Проработал ещё год — ещё десятку. Так можно было дополнительно заработать тридцать рублей — весомую прибавку к пенсии. (Надбавки к пенсиям лиц, трудившимся на рабочих должностях, введены с 1 января 1983 г. — *Ред.*)

Пришлось и мне для заработка этой десятки идти в сторожа. Встретил я однажды на улице своего давнего приятеля Сашу Рогова (фамилию я изменил). Был он уроженцем Петропавловска, вырос на улице Вилкойской, знали мы друг друга с детства. Он окончил курсы радистов и по этой специальности проработал до самой пенсии на транспортном и рыбпромышленном флоте.

Обменявшись приветствиями, спросили друг друга, как дела. Я ответил, что пенсию получил, сейчас в сторожах зарабатываю десятку.

— И я тоже в сторожах, и тоже зарабатываю десятку, — ответил приятель. — А ты где дежуришь?

— Я нашёл «золотую жилу». Несу службу на таком посту, куда вора и на аркане не затащишь.

— А что это за пост?

— Да на охраняемой мною территории лежат якоря, якорные канаты, рельсы, стальные швеллеры, железобетонные плиты. Так что если на посту и кемарнешь, то греха особого не будет. На территорию, как показала практика, может забрести по ошибке только в дымину пьяный мужик. А у тебя как?

— А я несу службу в учебном заведении. Работа беспокойная. Студенты особой дисциплиной не отличаются. Так что приходится быть постоянно начеку.

— Ну, а насчёт сна как?

— Я ведь, Михалыч, на этот счёт ещё в молодости получил хороший урок, которого не забуду до конца жизни.

— Что за история?

— Ну, если хочешь, расскажу... На шестнадцатом году жизни я поступил юнгой на пароход АКОфлота «Ительмен». В конце 1944 г. нам посчастливилось пойти на ремонт в Соединённые Штаты Америки. Капитаном был Борис Николаевич Соколов, старшим помощником Александр Александрович Чеков. Стармехом, если не изменяет память, был Лабут, имя и отчество, к сожалению, забыл (Валентин Петрович Лабут. — *Ред.*).

Шли мы туда долго. Уголь был плохой, скорость неважная, погоды, как на грех, штормовые. Наконец пришли в порт назначения — Портленд, штат Орегон, на реке Колумбия. После нашего захолустья всё нас здесь удивляло. Другая природа, хорошие дороги, много автотранспорта. Американцы к нам относились доброжелательно. Нас стали хорошо кормить — по нормам заграничавания, в скором времени одели и обули с головы до ног. Выдали хорошую робу, тёплые меховые канадки, бельё и ботинки. Комсостав получил прекрасные бостоновые костюмы с золотыми галунами и пуговицами, красивые мичманки. В общем, все мы преобразились на глазах.

Дисциплина был строгая, по законам военного времени.

Часть ремонтных работ экипажу пришлось взять на себя. Как правило, самые грязные — обивку ржавчины, чистку балластных танков, канатных ящиков и тому подобное. Нас же, юнг и палубных учеников, администрация решила поставить на вахту. Таким образом, освобождался матрос, которого использовали на более серьёзных работах.

Но хорошо это было только теоретически, а практически привело вот к чему.

Поставили меня, шестнадцатилетнего сопляка, на вахту с полуночи до восьми утра. Вахтенный второй помощник капитана дал

мне подробный инструктаж. Дело было в марте. Держалась промозглая прохладная погода, я был похож на озябшего воробья. Для проверки вахты на палубу периодически выходил второй помощник. Убедившись, что я бодрствую, уходил к себе в каюту.

Так продолжалось примерно до полтретьего. К этому времени сон сморил меня окончательно. А перед этим у нас шли работы по замене изоляции. Американцы доставили на борт её в больших картонных коробках. Часть их лежала на палубе, убрать их ещё не успели.

Что меня дёрнуло, уж сам не знаю — решил залезть на минутку в ящик. И что ты думаешь? Как только я туда залез, так будто бы провалился куда-то. В общем, заснул моментально.

Очнулся около шести утра. И почувствовал, что что-то неладно. Прошёлся по палубе и подошёл к кают-компани. Вдруг открылась дверь, показался второй помощник. «Где ты был?! Мы обыскали весь пароход, но тебя найти не могли!»

Завёл он меня в кают-компанию, а там уже находились старший помощник и помполит. Запираться было бесполезно, и я чисто-сердечно признался, что залез в картонный ящик и уснул. Ругали меня сильно. А наутро за грубое нарушение устава службы дали пять суток содержания в карцере. Поскольку оборудованного карцера на судне не было, то меня закрыли в одной из кают. Но к ужину капитан и помполит решили, что такое наказание является чрезмерным, и меня из-под ареста освободили.

Вот так я испытал на собственном опыте, что такое сон на вахте. А вскоре мы отремонтировали свой пароход и весной 1945 г. покинули гостеприимный Портленд, пошли в родной Петропавловск. Дома я вручил гостинцы всей своей семье и знакомым. Все интересовались, как к нам относились американцы. Рассказов было, конечно, много.

Работать мне пришлось в то время на старых пароходах, таких как «Кура», «Эскимос» и другие. А после транспортов трудился на промысловых судах. За границу мне больше плавать не пришлось, так сложились обстоятельства. Этот рейс на ремонт в Портленд оставил у меня неизгладимое впечатление.

Как пёс догнал судно

Дело было лет тридцать тому назад. Я работал лоцманом рыбного порта. В одно из дежурств получил указание от диспетчера — взять пришедший из-за границы БМРТ Океанрыбфлота и поставить

его к городскому холодильнику, на восьмой причал. БМРТ, прошедший таможенный досмотр и оформленный портовыми властями, стоял у колхозного причала в бухте Сероглазка.

Через час я на портовом буксире «Ударный» подходил к месту стоянки траулера. Команда стояла по швартовому расписанию, выбирала лишние швартовые концы. Был запущен и работал главный двигатель. Проходя на мостик, на ботдеке я встретил стаю собак, штук пятнадцать. Лай стоял оглушительный — это они так встречали незнакомого человека. Поздоровавшись с капитаном и поздравив его с благополучным возвращением в порт после длительного рейса, я не удержался и спросил:

— Как ты обзавёлся такой троекуровской псарней?

— Да всё очень просто. Когда вышли в море, то за воротами Авачинской губы обнаружили на борту двух собак. Оказались суки. Кто их привёл на борт, узнать не удалось. А рейс был спаренный: в море пробыли девять месяцев. Суки оценились. Экипаж хорошо питался, отходов с камбуза было много, да ещё и вволю рыбы. Так что кормили собак как на убой. Побросать щенят за борт рука не поднялась. При заходах в порты Новой Зеландии и Сингапур местные портовые власти категорически запретили оставлять их на берегу. Этого добра у них хватало и своего.

Из всей этой лающей своры выделялся огромный рыжий пёс, очень упитанный, шерсть на нём так и блестела. И кличка у него была подходящая — «Рыжий».

В это время на причале появилась стая местных собак. Впереди бежала овчарка, а сзади неё штук десять кобелей. Картина привычная. Увидев стаю, Рыжий ринулся к трапу и спустя несколько мгновений оказался на берегу. Команда стала звать его на борт, но он не реагировал. Наконец дали команду отдавать последние прижимные концы, буксиры начали отводить судно от причала. Между бортом судна и причалом уже стало метров двадцать. Наконец, Рыжий понял, что происходит что-то тревожное. Подбежав к месту стоянки, он обнаружил, что на судно попасть не может. Надо было видеть его растерянность и отчаяние! Пёс закрутился на причале и завыл. Если бы можно было перевести этот вой и лай на человеческий язык, то это, наверное, звучало бы так: «Что же вы меня бросили, предатели! Сами куда-то уходите, а я оставайся!»

— Ну вот, от одного избавились. Уже легче, — сказал капитан.

Но самое удивительное произошло через час, когда мы подошли к восьмому причалу и буксиры стали нас прижимать к месту стоянки. Последовала команда подавать на берег швартовые концы.

Полетели на берег выброски, и в это время от проходной метнулся наш Рыжий и, словно молния, стремительно пробежав метров сто и ухватив зубами выброску, стал помогать швартовщикам. Те развеселились и крикнули бригадире: «Включай Рыжего в бригаду!»

Через несколько минут судно стояло у причала, швартовые концы были обтянуты. Рыжий крутился у трапа. Капитан дал команду вахтенному матросу приспустить парадный трап: «Пусть этот гуляка идёт на борт!»

Пришло время удивляться нам с капитаном. Как Рыжий мог определить место нашей швартовки, ведь собака не могла же позвонить по телефону в диспетчерскую? Да и в нашем порту он был в первый раз.

После окончания швартовки я ушёл с борта проводить другие суда. Как капитан в дальнейшем избавлялся от этих собак, я не знаю.

Почему Америка богатая

Как-то среди судоводителей зашёл разговор о том, где им приходилось ремонтироваться во время Великой Отечественной войны. Старый капитан Григорий Лысаков рассказал, как он в 1944 г. ходил на рыболовном траулере «Буревестник» на ремонт в Сиэтл (США). Это судно принадлежало в то время Морлову.

«При ремонте электропроводки в рулевой штурманской рубке пришлось снять подолок. Он крепился на медных шурупах и представлял собой толстую многослойную фанеру. Я в то время был молодым штурманом и занимал должность третьего помощника капитана. Ну, и по простоте душевной решил, что фанеру эту ставить на место не будут, а поставят новую. Когда я сказал об этом бригадире плотников (оказавшемуся из потомков эмигрантов), он удивлённо мне ответил: “Что ты, этого делать нельзя! Эта фанера настолько качественная и долговечная, что корпус вашего траулера сгниёт, а ей ничего не сделается”. Когда я ему возразил, что страна-то Америка богатая, он мне ответил, что богатая потому, что всё расходует с умом, то есть куда надо и как надо. И ведь как прав был мужик! Подошло время, прошло лет тридцать, корпус траулера поржавел и был переплавлен. А фанера осталась как новая. В этом я убедился, так как видел собственными глазами».

Году в 1973-м я работал лоцманом рыбного порта и отводил от причала пассажирский теплоход «Петропавловск». Он уходил на ремонт в Гонконг. Я обратил внимание, что в дверях, в царгах, повреждены замки. И тоже решил, что при ремонте будут заменять

все двери, ведь у владельцев верфи возникнет соблазн получить побольше денег. Да и пример нашего советского ремонта всегда был перед глазами, когда при малейшем повреждении двери просто заменяли (чего уж там мелочиться!).

Когда уходил с судна, сказал старшему помощнику, что если будут заменять двери, чтобы он их не выбрасывал, а привёз пару штук сюда. Они были сделаны из красивого тропического дерева, покрыты лаком, имели медные шарниры. У нас есть умельцы, занимающиеся изготовлением поделок, но хорошей древесины на Камчатке мало. Поэтому они бы от неё не отказались.

Прошло месяца два, и я встречаю на рейде «Петропавловск», пришедший из ремонта. Поднявшись на палубу по трапу, я первым делом обратил внимание на двери. Они были отремонтированы. Но как отремонтированы! В царгах, где крепятся замки и ручки, куски дерева были аккуратно вырезаны и мастерски вставлены новые. Такой работе можно только позавидовать!

Вот так и мне пришлось убедиться, что богат не тот, кто много производит, а тот, кто умеет экономно расходовать.

Как повар капитана разжаловала

Этот случай произошёл в конце 1960-х гг. Одно из транспортно-холодильных судов (назовём его условно «Тюлень») возвращалось с грузом из Усть-Камчатска в Петропавловск. Стоял густой туман. Безветрие. Мёртвая зыбь. В результате навигационной ошибки в счислимом месте судно вылетело на камни. Но поскольку шло оно самым малым ходом, с камней сразу же сошло и при улучшении видимости проследовало в порт. В льялах воды не прибывало, значит, не было и течи. Поэтому капитан и командный состав решили факт посадки на грунт в судовом журнале не фиксировать и вообще о происшедшем помалкивать. Так бы оно, может быть, и сошло. Но тут вмешался случай.

На судне работала судовой повар Любаша Уткина — женщина заполошная и любительница пропустить стопку. После очередного проступка старпом ей устроил разнос. На что Любаша ответила: «Вы у меня ещё пожалеете!»

Недолго думая, Любаша пошла в управление флота к начальнику службы мореплавания Г. А. Козыреву. Тот её внимательно выслушал и поблагодарил за сообщение о том, что судно было на камнях, а капитан и комсостав это скрывают. Козырев распорядился произвести водолазный осмотр днища судна. Это не заняло

много времени. Вскоре на его столе уже лежал акт осмотра, из которого явствовало, что на днище «Тюленя» имеются вмятины. Это, естественно, было доказательством того, что судно касалось грунта. После этого «Тюлень» ввели в плавдок, где ясно увидели все повреждения в днищевой части. Стало понятно, что судно надо вывести из эксплуатации и ставить в ремонт.

Через какое-то время в службе мореплавания созвали совещание командного состава флота. Обстановку с посадкой «Тюленя» на грунт доложил сам Г. А. Козырев. Он с возмущением говорил, что об аварийном происшествии узнал не от капитана и его штурманов, а от повара. Внёс предложение: за сокрытие аварийного происшествия капитана и весь комсостав «Тюленя» разжаловать на шесть месяцев. Это значит, что капитана, трёх его помощников и радиста следует перевести в матросы, а механика — в мотористы.

Вот так Любаша свела счёты со своими обидчиками. Оправдалась русская пословица: «От копеечной свечки Москва сгорела».

Как обманули прораба Попова

Этого человека я знал давно. Был он директором одного из небольших рыбокомбинатов восточного побережья. Фамилия его была Попов, а имя и отчество точно не помню, кажется, Владимир Иванович.

В начале лета 1953 г. он вышел на пенсию и с женой оказался проездом в Петропавловске. В это время как раз начали строить бараки для рыбаков в районе 4-го километра. Стройке требовался опытный руководитель. Увидев в городе Владимира Ивановича, уговорили его возглавить строительство этого объекта, зная его добросовестность и серьёзность. Поскольку строили чуть ли не хозспособом, то ему и поручили нанять бригаду шабашников. В короткое время набрали людей, и работа закипела. С работниками заключили трудовые соглашения, всё по полной форме.

Казалось бы, что можно построить проще барака? Да ничего. Ставь стены и засыпай внутрь шлак из кочегарки. Тем более что руководитель стройки Владимир Иванович Попов — человек очень ответственный и надзор ведёт, как положено. Но, как говорит народная мудрость, и на старуху бывает проруха.

Весной 1954 г. я встретил Владимира Ивановича в коридоре городского суда. Спросил, что за нужда привела его в это заведение.

— Сужусь с бригадой шабашников, которые строили бараки на 4-м километре, — ответил он.

— А что за причина тяжбы? Ведь построить барак — это самое, кажется, простое дело.

— Так-то оно так, но меня сумели провести. Проверял я их, действительно, добросовестно. Лично смотрел, чтобы засыпка между стен была до самого верха. Сам лазил на чердаки и убеждался, что всё засыпано полностью. Убедившись, что сделано, как надо, я подписал документы, и деньги шабашникам выплатили. Наступила осень, а затем и зима. От жителей стали поступать жалобы, что в комнатах холодно. Бараки топились печами, и в каждой комнате имелась кирпичная плита. Но холод, тем не менее, стоял собачий. Начальство стало вызывать меня и интересоваться, в чём дело? Я отвечал, что всё это враки, просто плохо топят.

Наконец, возмущённые жители собрали делегацию и пришли на приём к начальнику Главкамчатрыбпрома. Рыбачки-то, сами знаете, бабы горластые, напористые. Там они с участием корреспондентов газеты «Камчатская правда» представили акты, что в комнатах замерзает в вёдрах вода. Вызвали меня на «разнос». Но я искренне не мог понять, почему холодно в бараках? Ведь контроль-то с моей стороны был добротный.

После «разноса» я снова пошёл в один из барачков. Теперь начал проверять основательно. Поднялся на чердак, взял в руки железный лом и начал шуровать засыпку между стенами. К моему великому изумлению, засыпка с шумом стала оседать вниз, и лом провалился в эту пустоту. Оказывается, мои шабашники провели меня, как воробья на мякине. Они в верхней части, на расстоянии примерно тридцать-сорок сантиметров от потолка забили пространство между стенами мешками из-под цемента, макулатурой и всяким тряпьём, а оставшуюся пустоту засыпали шлаком. А внизу-то ничего и не было! Поэтому люди правильно возмущались, что в комнатах царил собачий холод.

К тому времени, когда состоялся суд, от шабашников уже и след простыл. Наверное, на юге пили пиво и потешались, как обвели вокруг пальца камчатского прораба Попова...

...Прошло ещё с месяц. Снова встретил я Владимира Ивановича. Не удержавшись, спросил его, чем всё-таки закончилось это дело.

— На меня одного эти убытки, конечно, вешать не стали, — ответил он. — Шабашников найти не смогли. Пришлось Главкамчатрыбпрому изыскивать средства и засыпать шлак снова. Ну, а для меня — наука. Но вопрос в том, как же можно уберечься от плутов и мошенников?

Пьяный Гриша

Году примерно в 1957-м моя свояченица Нина получила квартиру в маленьком домике на улице Крутой. Работала она в банно-прачечном комбинате, и комбинат приобрёл этот домик для своих сотрудников. Выделили ей комнату и кухню. Кроме неё с мужем, в мансарде жила ещё семья из двух человек — работница комбината Зина и её муж Гриша. Всё бы хорошо, да Гриша оказался горьким пьяницей и во хмелю очень буйным. Бедной Зине часто приходилось искать защиту от пьяных выходок своего благоверного у соседки.

Примерно через полгода измученная Зина подала заявление в суд о привлечении Гриши к ответственности. Поскольку в ближайшем отделении милиции на улице Ключевской на Гришу хранилось много протоколов о его безобразных выходках, то разбор этого дела много времени не занял. Через несколько дней Гришу осудили за пьянку и дебоши на два года исправительных работ. Отбывать срок отправили в лагерь на 4-м километре.

Поскольку Гриша не был опасным преступником, а проходил по категории, как говорят в лагере, «бытовиков», то его определили на хозяйственные работы. В обязанности Гриши входили уборка мусорных куч, распиловка дров для бани и другие работы. Прошло ещё какое-то время, Гриша присмирел. Водки в лагере не было, и он уже получил возможность выходить на работы за территорию лагеря, правда, под присмотром молодых солдатиков.

Однажды Нина навестила нас и принесла ошеломляющую весть:

— Вы знаете, ведь Гриша пришёл домой, пьяный в дымину, и вытащил из мешка два автомата с дисками. Первым делом спросил, где его жена, и сказал, что он пришёл её убивать. Я, конечно, перепугалась страшно и начала уговаривать Гришу успокоиться и отдохнуть. Поскольку Гриша был сильно пьян, он вскоре захрапел. Я, недолго думая, побежала вниз на Ключевскую, в отделение милиции.

В отделении дежурили сержант и два молодых милиционера. Когда я им выложила, что у меня в доме находится отбывающий срок лагерник Гриша с двумя автоматами, они все развеселились. А один даже язвительно заметил: «А автоматы-то не деревянные?» Конечно, в моё сообщение трудно было поверить!

Разговор закончился тем, что сержант заверил меня, что через часик они подъедут. После того как я вышла, за дверями раздался гомерический хохот. Слышались слова: «Ну, тётка! Ну, даёт! Тут не соскучишься. Это же надо — лагерник с автоматами!» Пришла домой, а самой страшно. Вдруг Гриша да проснётся! Потянулись

страшные минуты ожидания. Ведь буйный во хмелю Гришин характер я знала.

Наконец, затарахтела машина, причём какая-то огромная. Домик наш задрожал. Вышли из машины эти два молодых милиционера и безо всякой опаски спросили меня: «Ну, показывай, где тут Гриша с автоматами». Повела я их в Гришину комнату. Мертвецки пьяный Гриша храпел. Один из милиционеров подошёл к нему, увидел под кроватью мешок, взял его и открыл. К великому изумлению милиционеров, в мешке действительно лежали два автомата с дисками. Растолкали Гришу, усадили его в машину и очумевшего привезли в отделение милиции.

Рассказ Нины оказался действительно ошеломляющим. И я, естественно, спросил, где же Гриша мог взять автоматы? Оказалось, очень просто. Его направили на работу за территорию лагеря. Поблизости был магазин, а у него имелись деньги. Гриша уговорил солдатиков отпустить его в магазин, где он купит папирос и выпивку. Те согласились. Через несколько минут он принёс несколько бутылок коньяка и папиросы. День был жаркий. Они уединились в кусты, в овраг. Начали понемногу выпивать. Молодые ребята, не пившие такого крепкого напитка, быстро захмелели и уснули. Гриша, недолго думая, взял их автоматы в мешок и прибыл к себе домой, на Крутую, где и перепугал до смерти мою свояченицу.

Но самое интересное произошло потом. Через несколько дней после случившегося читаю заметку в «Камчатской правде». Написано в ней было примерно следующее: «В отделение милиции г. Петропавловска поступило сообщение, что в одном из частных домов появился вооружённый преступник. При начальнике УВД была сформирована оперативная группа. Задача была предельно ясна: обезвредить преступника. Благодаря принятым мерам преступник был обезврежен». Было в красках описано, как группа захвата подкрадывалась к нему, как молниеносно его скрутили, не дав возможности применить оружие.

После этого я ушёл в море. Чем закончилось это дело, не знаю. Были ли осуждены молодые солдатики за служебный проступок и сколько добавил к своему сроку Гриша, мне неизвестно. Но как работала группа захвата!

Повар поневоле

В декабре 1961 г. плавсостав Управления тралового и рефрижераторного флота был озадачен очередным указанием Минрыбхоза, суть которого заключалась в том, что работающих на судах

добывающего флота женщин, в основном поваров и дневальных, необходимо списать и на их место набрать мужчин. Соображения в общих чертах сводились к следующему: в семьях рыбаков много разводов, а корень зла видели как раз в работающих на судах женщинах.

В эту кампанию включились партийные комитеты и женские советы. Видя пагубность этого нововведения, несколько судоводителей, и я в том числе, пошли в отдел кадров Тралфлота, где резонно доказывали, что не следует с этим торопиться, ведь для подготовки поваров-мужчин нужно время. Старики даже доказывали, что до революции и вплоть до 1930 г. на судах Добровольного флота поварами и буфетчиками были китайцы. Вот ведь насколько серьёзно подходили к питанию экипажей судов в то время. Но слушать нас никто не стал.

На другой день на наше судно из отдела кадров пришло распоряжение списать повара Александру Ивановну, очень хорошего специалиста, лет сорока пяти, и дневальную Тамару.

Судно готовилось к отходу. Через день на борт прибыл молодой парень — опрятный, подтянутый, в солдатской гимнастёрке. Предъявил направление на должность повара.

Стали с ним знакомиться, задавать вопросы. При разговоре присутствовал и старпом. Выяснилось, что парень демобилизован из армии. Там получил специальность повара-инструктора. Зовут его Мишей. Парень голубоглазый и необычайно рыжий, не просто рыжий, а какой-то огненный.

— А хлеб тебе приходилось печь? — спросили мы его.

— Не приходилось, но думаю, что справлюсь. Какое-то время работал в кондитерской по венской сдобе.

— Ну, раз работал по венской сдобе, то уж с выпечкой хлеба ты справишься наверняка!

На другой день вышли в море. Рейс был коротким: следовало завезти продукты в Октябрьский и Кихчикский комбинаты.

С выходом в море на камбузе стало твориться что-то непонятное. Уголь в плите почему-то гореть не хотел, Миша его даже соляркой поливал. Дым упорно не желал идти в трубу, как ему положено, стояла жуткая копоть. Обед получили к трём часам, ужин — к семи. Выдал Миша и первую выпечку хлеба. Хлебом это, конечно, назвать никак было нельзя. Это было похоже на чугунное литье. Мишу никто не ругал, наоборот, подбадривали. По приходе в Октябрьский рыбокомбинат купили в магазине два мешка хлеба, в Кихчике ещё. Примерно дней через восемь подходили

к Петропавловску. Закопчённый камбуз был похож на самую настоящую кузницу, коридор тоже.

По приходе в порт первым делом пошли мы со старпомом в отдел кадров флота:

— Направьте на судно повара!

Кадровики нас никак не могли понять:

— Ведь вам дали не простого повара, а инструктора!

С трудом объяснили, в чём дело. Наш аргумент был таков: судно является транспортно-холодильным, сельдь перерабатывает три месяца в году, остальные девять — возит груз. Так что нас можно считать транспортом (а на них указание Минрыбхоза не распространялось). Наконец-то заместитель начальника отдела кадров Н. Н. Пименов согласился и дал команду направить нам повара-женщину, а Мишу перевести в матросы.

Свою отставку Миша принял даже с радостью. Камбуз и коридоры пришлось срочно красить ночью, иначе ни один санитарный врач наше судно в море не выпустил бы.

На палубе Миша оказался очень добросовестным, безотказным работником. В июле мы снялись в Охотоморскую экспедицию вырбатывать баночную сельдь. Начали хорошо зарабатывать. Миша оказался душой команды и нисколько не жалел, что не состоялся как повар.

К концу экспедиции выяснилось, что Миша никаких армейских курсов поваров-инструкторов не оканчивал.

— А как же тебя приняли на работу по этой специальности? — удивились мы.

— Дело в том, что, когда я прибыл в Петропавловск и пришёл в отдел кадров Тралфлота, на дверях висело объявление, что ему никакие специалисты не нужны, кроме поваров и дневальных-мужчин. И я решил пойти на обман. Перед этим выяснил у кадровых матросов, а что будет, если с обязанностями повара не справлюсь, что со мной сделают? Мне ответили, что увольнять меня, конечно, не будут. Ну, переведут в матросы или в матросы-обработчики. Что мне и надо. Поэтому, когда я пришёл на приём к Н. Н. Пименову и он спросил о моей специальности, я, не моргнув глазом, ответил: «Повар-инструктор, окончил армейские четырёхмесячные курсы». — «А свидетельство есть?» Я бодро ответил, что у меня об этом есть запись в военном билете, но билет сдан на оформление прописки.

Ответ Миши Н. Н. Пименова удовлетворил. Да и открытое лицо с ясным взглядом голубых глаз выдавали в нём, несомненно, честно-го человека. Дали команду оформить Мишу на работу поваром...

С нашей первой встречи с Мишей прошло около сорока лет. Парень так и остался на Камчатке. Обзавёлся семьёй и детьми. Уже вышел на пенсию, но продолжает работать на берегу в какой-то ремонтно-строительной конторе. Изредка встречаю его, вспоминаем молодые годы и без улыбки никак не можем говорить о его «поварской карьере».

Примечание редактора. Ещё 11 июля 1960 г. Совет Министров РСФСР принял постановление № 1057 «О замене женского труда на морских судах флота рыбной промышленности». Им предприятия обязывались освободить женщин от работы на промысловых, поисковых и приёмно-транспортных судах и перевести их на другие места. Женщин следовало полностью заменить мужчинами до 1 октября 1961 г. Исключение составляли плавучие заводы и базы, БМРТ и рефрижераторные суда.

В мае 1961 г. УТРФ намечало освободить женщин, кроме поваров, от работы на флоте, переучить и направить на береговые предприятия, а к 1 октября постепенно заменить и женщин-поваров. Для этого в мае организовать специальные трёхмесячные курсы, укомплектовать и матросами-ловцами и свободным приёмом молодёжи с подготовкой в объёме 7—10 классов средней школы. Выпускников курсов зачисляли на суда «с использованием в течение одного первого месяца в должности поваров-стажёров для совместной работы с теми поварами-женщинами, которых они заменяют».

Надо сказать, что это нововведение не прижилось, лишь создав морякам и управленцам описанные дополнительные сложности.

Незаслуженная обида

У каждого из нас в жизни бывает так, что в силу определённого стечения обстоятельств мы оказываемся в положении, когда никак не можем доказать свою невиновность.

Вот что произошло с моим давним приятелем, капитаном транспортно-холодильного судна «Плутон». Приведу его рассказ.

«По выходе из Усть-Камчатска мне дали на буксир три кунгаса и кавасаки. Погода была хорошая, но налёг густой туман. Поскольку стояло безветрие, я решил проверить, как ведут себя буксируемые плавсредства. Самым малым ходом лёг на обратный курс и стал проходить мимо них. Кавасаки шёл у меня концевым. К великому моему изумлению, его рубка оказалась повреждена. Объяснение

напрашивалось само собой: на него налетело какое-то судно. Но попробуй это доказать! Никого мы в тумане не видели. В это время уже прошли мыс Кронотский. По приходе в порт пошёл я с рейсовым донесением к начальнику службы мореплавания Г. А. Козыреву. Тот на меня напустился: “Ты сам на кавасаки налетел, когда осматривал плавсредства, а сейчас выкручиваешься!”

Доказать свою невиновность я, конечно, не мог. В это время нас поставили на недельную профилактику. Вопрос о повреждении кавасаки оставался открытым. Но вскоре всё выяснилось. Оказалось, что один приморский СРТ занимался поиском рыбы. Наткнулся на наш кавасаки, а в судовой журнал о происшествии не записал, случившееся скрыл.

Через несколько суток этот СРТ зашёл в Петропавловск, после чего должен был следовать во Владивосток. Таким образом, это аварийное происшествие могло быть не раскрыто, и пришлось бы мне отдуваться за него. Но капитан этого СРТ списал за пьянку матроса, стоявшего на руле во время столкновения. Тот, обидевшись, пошёл и пожаловался капитану рыбного порта. На основании его заявления прошло служебное расследование, факт столкновения неопровержимо установили и обвинения с меня сняли».

Медведи на пароходе

В памяти старых моряков сохранилось воспоминание, что на многих судах АКОФлота были медвежата. Их запросто приобретали у охотников в селениях, как на восточном, так и на западном побережьях Камчатки. Вот какую историю рассказал мне капитан Александр Осипович Башкирцев: «Году в тридцать шестом работал я матросом на пароходе “Орочон”. Совершали мы рейс по восточному побережью Камчатки. И вот при стоянке на рейде селения Ука к нам на борт прибыли охотники и предложили двух медвежат. И чтобы не разлучать малышей, мы купили обоих. Назвали их Мишка и Машка. Медведей на побережье пролива Литке в то время было очень много. Медвежата вносили в нашу жизнь большое разнообразие. Одна история запомнилась особо.

Прошло порядочно времени, и мы встали на ремонт на судовой верфь. Медвежата уже подросли. Они оказались на удивление миролюбивыми, не шлодничали. Команда на “Орочоне” была большая. Повар на обед готовил, как правило, ведёрную кастрюлю компота и выставлял её с камбуза остывать на палубу. Место, где он ставил эту кастрюлю, находилось как раз рядом с дверью, ведущей в кочегарку.

И вот однажды, когда повар пришёл за компотом, чтобы передать его дневальной, кастрюли на месте не оказалось. Тут не надо было иметь проницательность Шерлока Холмса, чтобы догадаться, что кастрюлю умыкнули кочегары. Повар к ним и обратился: “Не жалко компота, но отдайте кастрюлю!” Те божатся и клянутся, что кастрюлю не брали. Повар был мужик принципиальный: “До тех пор пока кастрюлю не вернёте, компота не получите”. В общем, разгорелся настоящий сыр-бор.

Включились в это разбирательство старший помощник капитана, помполит и председатель судового комитета. Но кочегары не сознавались. Дело с мёртвой точки не двигалось. Через два дня нашли другую кастрюлю, и повар снова начал варить компот. Но осадок, конечно, остался неприятный.

Прошло с неделю после инцидента с кастрюлей. И вот вахтенный штурман пошёл проверить крепление кормовых швартовых концов на кнехтах. И каково же было его удивление, когда он увидел, что злополучная кастрюля лежит за рулевым приводом Девиса, вся вылизанная и по краям в медвежьей шерсти. Но удивляться надо было другому. Как эти медвежата умудрились незаметно среди бела дня перенести кастрюлю по трапу, опустить на главную палубу, пронести от третьего трюма к четвёртому, поднять по наклонному трапу на полуют, не пролив ни капли, и опустошить её?

После выяснения сути дела кочегары торжествовали, повар же и те, кто поверил в виновность кочегаров, были посрамлены».

Александр Осипович Башкирцев, рассказавший эту историю, был человеком замечательным. На «Орочоне» работал более десяти лет. Во время войны ходил в Америку. Начал с палубного ученика. Потом окончил курсы судоводителей-двухсоттонников, затем курсы штурманов малого и дальнего плавания во Владивостоке. Командовал пароходами «Кадиевка», «Белоруссия» и другими. Награждался орденами и именными золотыми часами. После его кончины одному из рыболовных судов управления «Рыбхолодфлот» было присвоено имя «Капитан Башкирцев». У меня остались самые светлые воспоминания от общения с этим замечательным человеком.

«Боевитая парторганизация»

А эта «идейно-политическая» история произошла на танкере «Иртыш». В середине пятидесятых им командовал капитан Василий Силаев, выпускник Владивостокского рыбного техникума, человек самолюбивый, к тому же молодой коммунист.

Как и положено, на танкере имелась партийная организация. Состояла она всего из трёх человек — капитана, второго помощника и третьего механика, который и был парторгом. Фамилия его была Фринкриц, имя и отчество, к сожалению, за давностью лет стёрлись из памяти. Как и положено настоящему коммунисту, он был серьёзным и принципиальным.

Из-за чего у парторга и остальных двух членов парторганизации начались трения, сейчас никто уже и не помнит. Но Фринкриц, недолго думая, собирает партсобрание с «разбором персональных дел». На собрании ставится вопрос о наказании капитана и второго помощника. Первому объявляет выговор капитану. Поскольку решается вопрос о капитане, то он к голосованию не допускается. Остаются два голоса. Второй помощник голосует против, а Фринкриц, разумеется, за. Но при подсчёте голосов заявляет, что поскольку у него, как у парторга, два голоса, а у второго помощника один, то большинством в один голос он выносит капитану Силаеву выговор. Вторым вопросом ставится вынесение выговора второму помощнику. Голосование происходит по такой же схеме. Тот от голосования отстраняется, капитан голосует против, большинством в один голос парторг выносит выговор и второму помощнику.

Партсобрание было оформлено по полной форме, и Фринкриц понёс донесение в политотдел Камчатрыбфлота. Там, конечно, его рвение оценили и сказали: «Вы молодец, товарищ Фринкриц. И парторганизация у вас хорошая, боевитая. Но что-то вы жестковато, жестковато...»

В общем, протокол партсобрания танкера «Иртыш» в политотделе не утвердили.

Прошло уже почти полвека. Сейчас нет в живых ни капитана Силаева, ни боевого парторга Фринкрица. Сейчас порой с улыбкой приходится вспоминать дела давно минувших дней. Такое было интересное время.

Дуракам везёт!

Дело было в августе 1971 г. Я работал капитаном транспортно-холодильного судна Камчатрыбфлота «Паратунка». Оно имело два рефрижераторных трюма, совершало рейсы по побережью Камчатки, доставляло мороженую рыбопродукцию во Владивосток и на Амур, в порты Николаевск-на-Амуре и Маго.

Мы частью выгрузились в Октябрьском рыбокомбинате, а остальное должны были доставить в Крутогоровский. Для Крутогорово

предназначались тонны три овса и ячменя, располагавшиеся в мешках во втором трюме.

Приближалась полночь, и я решил пойти к лоцману Ивану Ивановичу Овчинникову, своему старому приятелю, пригласить его на борт для осуществления лоцманской проводки. Перед уходом дал команду нёсшему вахту третьему помощнику капитана и боцману принять двадцать тонн воды в балластный танк. Как положено, танк не прессовать, а при наливе воды замерять её уровень. Воду брали пресную, так как судно стояло в реке. Третий помощник и боцман в один голос заверили меня, что всё в точности исполнят и что мне можно не беспокоиться.

Лоцман жил недалеко, и вскорости мы прибыли на борт. Я спросил, как проходил приём воды. Штурман и боцман в один голос ответили, что сделали всё, как учили, то есть воду брали по замерам и танк не прессовали. Я успокоился.

Погода стояла штилевая. В полночь вышли из реки и взяли курс на север, вдоль берега, в Крутогоровский комбинат. В восемь утра, при смене, вахтенный штурман — старпом обнаруживает, что во втором трюме стоит метровый слой воды. Дал команду открыть трюм, оказалось, что там действительно с метр воды, а мешки с ячменём и овсом плавают по её поверхности. Согласно уставу службы на судах флота при смене вахт в обязательном порядке замеряется высота воды в льялах и записывается в судовой журнал. Но второй помощник этого не сделал, а в журнал занёс ложные данные, что в льялах сухо. Старпом же при сдаче вахты в восемь часов замерил льяла, и всё это сразу же выяснилось.

После нахлобучки, данной мною второму и третьему помощникам, стал вопрос, как повреждённый груз сдавать получателю? Он подмочен, ответственные за это дело налицо, а ведь получатель может его не принять или же сделать в коносаменте оговорку, что груз испорчен. А это повлечёт за собой неприятности. На прямых виновников возложат возмещение убытков, а весь экипаж могут лишить квартальной премии. Поскольку погода для Камчатки стояла на редкость солнечная и безветренная, то ничего не оставалось делать, как попытаться этот ячмень и овёс высушить. На палубе разостлали брезенты, и просушка началась.

За два дня перехода их привели в более-менее «ликвидный» вид. По приходе в Крутогорово прибыл на борт грузополучатель. Волей-неволей пришлось его поставить в известность и о подмочке, и о просушке. Грузополучатель, на наше счастье, придирается к этому не стал, а сказал, что груз предназначен для кормления лошадей

и птицы. Но лошади уже долгое время совершенно не работают, а пасутся на вольных пастбищах в тундре, как мустанги. Этот корм ещё подсушат, и никакого шума поднимать не будут. После выгрузки он, к великому нашему удовольствию, подписал чистый коносамент.

После того, как мы снялись из Крутогорово и пошли в порт, я собрал совещание комсостава и обратился к виновникам:

— Вот, смотрите сами, к чему может привести ваша халатность. Причина в том, что когда судно стояло зимой на судовой палубе в ремонте, то так же принимало воду, не замеряя высоту. Вода по замерной трубке поднялась чуть ли не до главной палубы, остановилась сантиметрах в тридцати (пресс, соответственно, снят не был) и замёрзла. Она порвала замерную трубу и образовала трещину. А уж через эту трещину вода преспокойно сочилась в трюм.

Такие происшествия на судах случались и ранее. А приводила к ним исключительно человеческая халатность. В октябре 1935 г. на одном из пароходов в третьем трюме по такой же причине был подмочен груз сахара, который просто растворился. Поскольку убытки были большие, то руководство АКО сделало «оргвыводы» и уволило капитана без права поступления вновь на суда АКОФлота.

В нашем же случае по судну никакого приказа писать не пришлось, так как коносамент в коммерческий отдел сдали чистым, то есть без каких-либо оговорок. В назидание виновникам я сказал, что дуракам везёт, но не всегда. И это надо помнить.

Секрет в гармошке

В 1971 г. мы стояли под выгрузкой в развесёлом порту Находка. Судно наше было старое, и мы готовились его вскорости перегнать на слом в один из японских портов. Судовая касса опустела, а в карманах членов экипажа тем более «гулял ветер». В общем, жить было скучно.

Пароход наш купили в Англии в 1939 г. и перегнали в распоряжение АКОФлота, назвав в честь героя-лётчика того времени «Коккинаки». После того как вышло постановление правительства имена живых людей судам не присваивать, это название упразднили, и судно получило имя Петра Соловьёва — бывшего секретаря обкома партии.

В это время в Находке, как и в других дальневосточных портах, в магазинах недоставало мяса и масла. Городские власти распорядились охране портов запретить вынос со стоящих судов мясных продуктов. Охрану портов, состоявшую из гражданских лиц, заме-

нили милицейской. Как любили шутить, сделали так, чтоб через проходную «муха не пролетела».

Однажды я обратил внимание, как два кочегара несли к трапу гармошку в футляре.

— Куда вы её тащите?

— Да в мастерскую.

— А вы знаете, где эта мастерская?

— На проходной спросим.

К вечеру гармошка проследовала обратно.

— Что, отремонтировали?

— Да нет. Мастер заболел. Завтра снова понесём.

— И не надоело вам её таскать?

— Нет, с гармошкой всё-таки веселее.

Вскорости несколько кочегаров и машинистов оказались «под хмельком». Это было удивительно: где деньги берут? Тем более что проносить в порт водку тоже запрещалось.

В том же году пароход-трудяга в порту Осака передали фирме «Кехо-Цуце» и раздали на металлолом. Возвращались мы на теплоходе «Хабаровск» из порта Иокогама в Находку уже в качестве пассажиров.

Прошло несколько лет. Уже на другом судне мне снова пришлось работать с бывшим завпродом «Петра Соловьёва». И как-то зашёл разговор о стоянке в Находке. Я снова удивился и спросил:

— Где брали выпивку? Ведь денег-то не было.

— Да, денег действительно не было. Но ларчик просто открывался, Тимофей Михайлович! Кочегары нашли способ приобретения водки. Они приходили ко мне и брали несколько десятков банок тушёнки под запись. В футляре от гармошки выносили тушёнку в ближайšie дома. Жители её с удовольствием покупали и просили принести ещё. На вырученные деньги наши умельцы покупали водку и несли её на пароход в том же футляре. При получении зарплаты кочегары вносили мне деньги за тушёнку, а я их, в свою очередь, сдавал в кассу. Никто материально не страдал. Но удивительно другое! Никто из милицейской охраны ни разу не приподнял крышку футляра и не заглянул внутрь.

В самом деле, голь на выдумки хитра!

Штурман Володя

Много лет тому назад я работал капитаном транспортно-холодильного судна. Мы обслуживали западное и восточное побережья Камчатки и изредка рыболовные экспедиции. Осенью прислали на

должность третьего помощника капитана нового человека — выпускника Ростовского мореходного училища, окончившего полный курс и получившего учебный диплом штурмана дальнего плавания. Звали его Володя. По национальности он был кореец.

Его семья до 1938 г. жила в Приморье. Но в 1938 г. всех корейцев и китайцев выселили в другие места, их отправили в казахстанские степи. Здесь, как рассказывал Володя, они перенесли немало лишений. По сути дела, обживали новые земли.

Начали обустройство с постройки глинобитных юрт, по типу круглых корейских фанз, которые повсеместно строились на Дальнем Востоке. Вначале делался круглой формы плетень, затем обмазывался глиной. Пол, как правило, глиняный — досок в степи взять было негде. Крышу изготавливали из камыша. Особенно трудно приходилось с топливом: деревья в округе не было, топили кизяком. Боролись с холодом отчаянно. Платили за труд мало, жили только за счёт того, что удавалось вырастить на подворье — это несколько овец или поросят.

Работником Володя был добросовестным. На судне все на виду, и волей-неволей каждый беседует друг с другом, обменивается сведениями, обсуждает прочитанную книгу или просмотренный кинофильм. Как мы убедились, Володя в этом отношении оказался полным профаном. Читал он, оказывается, очень мало, вести какой-то спор о литературе, конечно, не мог. И я, признаться, удивлялся, как он умудрился окончить мореходку.

Как-то сказал, что собирается поступать в Дальрыбвтуз на отделение холодильных установок, хочет быть инженером. Но у меня сложилось убеждение, что он вряд ли сдаст вступительные экзамены. Туда же поступал и капитан стоявшего рядом судна Саша Колесников. На другой день после экзамена я встретил Сашу и поинтересовался результатами. Он ответил, что сдал на «хорошо».

— А как наш Володя? — спросил я.

— А Володя удивил всех. Он за полчаса решил два варианта задач, дал всем шпаргалки. Получил, соответственно, пять баллов! Вот это голова!

Это и вправду было удивительно. И я как-то не выдержал и спросил Володю, как он сумел так хорошо освоить математику. И вот что он мне ответил:

— Дело в том, что среднюю школу я оканчивал там же, в Казахстане. А с пятого по десятый класс у нас работал ссыльный преподаватель математики и физики. Как я после узнал, он по решению НКВД не имел права куда-либо выезжать. Математику и физику

любил, и этой науке отдавался полностью. В школе организовал математический кружок, и мы все, как один, увлеклись и математикой, и физикой. На областных математических олимпиадах наша школа всегда брала первое место. Если кто из наших выпускников сдавал вступительные экзамены в любой институт, то обязательно на «отлично» или на «хорошо». Я так же легко сдал экзамен в ростовскую мореходку. Правда, мне плохо давались русский язык и литература — в школе были дети многих национальностей, русских мало, языку и литературе должного внимания не уделяли. Вот и получилось так, что мы этих предметов почти не знали. Но преподаватели в мореходке на это закрывали глаза, видя мою способность к математике.

...Прошло пять лет. Как-то я встретил улыбающегося Володю. Он радостно протянул мне руку и произнёс:

— Тимофей Михайлович! Можете поздравить нового инженера по холодильным установкам. Вчера защитил диплом!

— А как оценили твою работу?

— На пятёрку!

Я от души поздравил Володю и пожелал ему всего наилучшего.

С Камчатки Володя никуда не уехал. Продолжает здесь работать, растит детей...

Спички из отеля «Фукуя»

Пароход «Пётр Соловьёв» долгое время был единственным лесовозом в АКОФлоте, а после реорганизации — в Камчатрыбфлоте. Купили его в Англии в 1939 г. Но всему приходит конец, и вот в 1971 г. его сдали на металлолом фирме «Кехо-Цуце» в порту Осака.

После сдачи в ожидании отправки домой из порта Йокогама на теплоходе «Хабаровск» нам надо было десять суток жить в гостинице в Осаке. Прибыли мы в гостиницу «Фукуя» со своим багажом в сопровождении агента В. В. Яно.

Надо сказать, что с администрацией гостиницы у нас установились очень хорошие отношения. Мы взяли с собой приличный запас сгущённого молока, какао, сливочного масла, сахара и другого. Уборщицами работали пожилые японки. По всему было видно, что зарплату они получали не очень-то высокую. И члены нашей команды не обходили их вниманием — при случае угощали этими консервами. Они за это очень благодарили.

Сразу же, как только мы вселились, Яно подвёл меня к столу администратора и протянул коробку спичек. Поскольку Осака является

одним из крупнейших портов мира, то в нём нетрудно заблудиться, особенно людям, не знающим языка. А ведь в этом порту много китайцев, филиппинцев, русских и других. Поэтому на коробке спичек написаны номера телефонов гостиницы, её адрес и автобусная остановка.

Этими коробками членам нашего экипажа пришлось воспользоваться в первый же день выхода в город. В увольнение отправились повар, буфетчица и старший в группе — третий механик. Я вручил всем коробки и сказал: «Если растеряетесь, то не блуждайте по городу, потому что гостиницу всё равно не найдёте. Подойдите к первому полицейскому, покажите коробок и скажите: “Гостиница «Фукуя»”. Он сразу поймёт и посадит вас на автобус или такси».

В Осаке действовал громадный универсальный магазин в пять этажей. Народу в нём толкалось очень много, как в большом муравейнике. И немудрено, что наша тройка потеряла друг друга в течение пятнадцати минут. Когда я вернулся из города в гостиницу, повар и буфетчица уже пребывали там. Я спросил, почему они вернулись так рано.

— Да растерялись, — ответили они.

— Ну, а потом как добирались?

— А дальше поступили, как вы объяснили нам. Подошли к полицейскому и протянули коробку со спичками. Он сразу понял, в чём дело. Жезлом остановил проходящее такси и усадил нас в него. А потом дал команду, куда везти. Таксист быстро довёз нас до гостиницы.

— И во сколько это обошлось?

— Примерно в стоимость дешёвеньких туфель. На автобусе, конечно, заплатили бы меньше. Но главное, что попали в гостиницу быстро, без всякой мороки.

За десять дней мы немножко присмотрелись к жизни японцев. Бросалось в глаза, что все трудились — от мала до велика. Магазины практически не закрывались. Овощи и фрукты подвозились в них среди ночи. Обыкновенно небольшим магазином владела семья. Хозяева торговали днём, дети-гимназисты — вечером, а старики — ближе к ночи. В одном магазине, где продавали чемоданы и одежду, хозяин был одновременно шофёром, доставлял с фабрики и, очевидно, с какой-то базы товар. Жена вела бухгалтерию. В общем, делом занималась вся семья. Праздношатающиеся и пьяные нам не попадались.

Удивило меня и ещё одно обстоятельство. В агентстве я пожаловался Яно, что в магазинах трудно найти пальто большого размера. Тут же в разговор вступил пожилой мужчина и протянул

визитную карточку. Он отрекомендовался заместителем директора пошивочной фабрики и сказал, что у них есть одежда больших размеров. «Обращайтесь к нам, какие размеры нужны — вам привезут». Потом я поинтересовался у Яно, почему этот господин вступил в разговор и предложил свои услуги? Владимир Владимирович ответил, что, купив эти товары, я скажу об этом при случае и другим морякам. А это уже создаст рекламу фабрике. Всё закономерно.

Быстро пролетели десять дней. На другой день в Йокогаму должен был подойти теплоход «Хабаровск». Наутро у гостиницы стояли три автобуса. Мы сердечно попрощались с В. В. Яно и персоналом гостиницы. Они пожелали нам счастливого пути и приходиться в Осаку ещё.

При поездке на автобусе приходилось удивляться многому. Во-первых, дорога отличная, обсажена фруктовыми деревьями. Их вершины защищены полиэтиленовой плёнкой, а чтобы зайцы не повредили ствол, от нижней ветки и до земли он обтянут циновками из рисовой соломы. Канавы вдоль дороги выложены булыжником. Причём сама канава сделана уступами для того, чтобы вода текла медленно и не выносила почву в океан. На вопрос, почему вершины деревьев покрыты плёнкой, от сопровождавших нас двух молодых японцев, сотрудников фирмы, получили ответ: «У нас бывает так, что эти деревья начинают цвести, а потом выпадает снег и наступает мороз. Деревья обмерзают и завязи гибнут. Чтобы этого не допустить, вершины и обтягивают полиэтиленом».

По пути встречались фермы с очень красивыми домиками. Особенно красочно смотрелись крыши из красного, зелёного, синего синтетического шифера.

Проезжали большое болото, наверное, километров двадцать, не меньше. В нём стояли мощные опоры, а на них сверху лежали бетонные панели. Конструкция очень дорогостоящая, трудоёмкая, но оправданная — дорога сделана на века. Вот бы наших камчатских газопроводчиков привезти туда и показать, как надо строить дороги!

По пути встречались и автостанции с прекрасно оборудованными площадками. Много столов, скамеек, где удобно отдохнуть, поесть, туалеты с проточной водой, умывальники. Есть и киоски с недорогими сувенирами.

Очень продуманным оказался подъём дороги. Мы незаметно поднялись на большую высоту и как-то не ощутили этого.

По приезде в Йокогаму нас уже ждал «Хабаровск». Через пару часов после посадки под лоцманской проводкой мы отошли от причала. Кроме нас, на борту имелись иностранные туристы. Наш путь

лежал в Находку, оттуда — во Владивосток, а из Владивостока на самолёте в Петропавловск.

После нас в Осаку перегоняли пароход «Щорс». Мы получили приветы от агента В. В. Яно и хозяйки гостиницы «Фукуя». Радостно было сознавать, что нас не забыли. Значит, мы оставили о себе приятное впечатление.

А больше всего нас поразило бережное отношение японцев к земле, к природе, которого нам крайне не хватает...

Встреча во Владивостоке

Она произошла примерно в 1973 г. Я был капитаном транспортно-холодильного судна «Паратунка». Во Владивосток мы доставили из Усть-Камчатска свежемороженого лосося. Надо сказать, что рейс во Владивосток, да ещё в сентябре, для моряка, наверное, самый желанный: в это время года в Приморье стоит прекрасная погода, уже нет такой изнуряющей жары, какая бывает летом, рынок полон свежих овощей и фруктов.

Погода на переходе стояла очень хорошая. По приходе мы несколько суток ожидали выгрузки. Но, наконец, она закончилась, и мы быстро загрузились. Оставалось взять отход. А это, как правило, связано с хлопотами. Надо, чтобы все судовые документы находились в полном порядке, были откорректированы карты и пособия по кораблевождению. После этого пришедший на оформление отхода дежурный капитан портнадзора ещё и объявит учебные тревоги. Немаловажную роль играло то, какой придёт человек — придиричивый или нет.

Наконец к трапу подошёл дежурный капитан портнадзора — рослый, с крупными чертами лица человек, очень сильный физически: из рубашки с короткими рукавами выпирали упругие мускулы. Представился Валентином Ивановичем Бурмакиным.

При проверке судовых документов он уточнил: «Кто судовладелец?» Я ответил, что Камчатрыбфлот, бывший АКОфлот. При этих словах лицо его изменилось.

— А вы знаете, — сказал он мне, — я ведь до войны работал в АКОфлоте. С 1938 г. был капитаном. В то время в АКОфлоте трудилась группа молодых капитанов — Владимир Зеньков, Павел Киселёв, Сергей Пронин. Я командовал судами «Чавыча» и «Большой Шантар».

Он стал меня спрашивать про старых моряков, кого я знаю, стал называть фамилии. Я его спросил, помнит ли он Карла Карловича Берга. На что он мне ответил:

— Ну, как мне его не помнить! Ведь он был у меня старшим помощником на пароходе «Большой Шантар», легендарная личность. Шли мы через пролив Лаперуза во Владивосток. Погода стояла прекрасная, Карл Карлович начал рассказывать, как он в 1912 г., будучи матросом барка «Процион», проходил мыс Горн. А я родился в 1912-м, то есть, в том году, когда Карл Карлович уже окончил Владивостокское училище дальнего плавания. Мне даже стало стыдно, что у меня в подчинении штурман, годящийся мне в отцы. К тому же Карл Карлович отработал около пяти лет в английском торговом флоте, прекрасно знал английский язык и имел рабочий диплом, как и я, капитана дальнего плавания. Но время было такое, что по Союзу только что прошли чистки 1937—1938 годов. Многие ложились спать и не знали, проснутся наутро свободным человеком или нет.

У меня всё шло хорошо до того рокового зимнего дня 1943 г. Снялся я на «Большом Шантаре» на ремонт в США. Но в кромешной ночной тьме во время пурги вылетел на камни мыса Северо-Западный на Командорских островах. Пароход остался на камнях. А меня судили, дали большой срок. Но потом его уменьшили, отправили на фронт в действующую армию. Воевать долго не пришлось: и война шла к концу, и я получил ранение. Был комиссован, меня демобилизовали. В АКОфлот я не вернулся. Поработал несколько лет в Приморье, а потом поступил в Сахалинрыбпром капитаном на СРТ. Осваивали дальний район. Ну, а сейчас здоровье уже сдало, работаю в порнадзоре. Выход в море врачи задробили окончательно...

К концу беседы я заметил, что у Валентина Ивановича на глазах заблестели слезы.

Надо было провести учебные тревоги. А в этом рейсе в палубной команде трудились пять матросов — учащих последнего курса Петропавловской мореходки. Ребята толковые, как на подбор, свои обязанности знали хорошо, на все вопросы отвечали без запинки.

— Ну что, капитан, я вижу, что команда у вас свои обязанности знает. Я доволен, — сказал Бурмакин. — Выход в море вам разрешаю. А ещё — спасибо за беседу. Вспомнил я многое — свои молодые годы, общих знакомых. Многих уже сейчас нет в живых... Передавайте привет всем, кто меня ещё помнит.

...Прошло несколько лет. Я получил путёвку в дом отдыха в Садгороде, под Владивостоком. Один отдыхающий оказался работником Владивостокского морского рыбного порта. Я спросил, работает ли ещё Валентин Иванович Бурмакин. Тот ответил, что его недавно схоронили...

Капитан и уборщица

Александра Ивановича я знал давно, с конца Великой Отечественной войны. Начинали вместе с матросов второго класса, как и положено послевоенным мальчишкам. Благодаря своему упорству и энергии он окончил учебно-курсовой комбинат, а впоследствии — и среднее мореходное училище. Командовал небольшими судами, но сумел поплавать и за границу. Среди моряков пользовался заслуженным уважением и авторитетом.

По работе ему приходилось сталкиваться с судовой уборщицей Зиной — женщиной крупного телосложения, обладавшей зычным голосом. При случае она была не прочь пропустить стопку водки. В конфликты с Александром Ивановичем ей вступать не доводилось, но ему порой приходилось ставить Зину на место. Но кто бы мог подумать, что когда-нибудь Александру Ивановичу придётся быть у Зины в подчинении. Это казалось абсолютно нереальным. Но жизнь есть жизнь, она иногда выкидывает такие фортели, что и нарочно не придумаешь.

В 1983 г. Александру Ивановичу исполнилось пятьдесят пять лет, пришлось уйти на пенсию. Плавать дальше стало тяжеловато, и решил он построить себе дачу и отдыхать на природе, как говорят, от трудов праведных.

Уборщица Зина уволилась с флота года на три раньше и поступила куда-то в воинскую часть. К этому времени как раз вышло постановление правительства, по которому пенсионеру, отработавшему три года после выхода на пенсию на должности рабочего, вахтера или матроса, доплачивалось к имеющейся пенсии по десять рублей за каждый год.

Используя причитающийся после ухода на пенсию трёхмесячный отпуск, Александр Иванович стал подыскивать более или менее подходящую работу. Как-то повстречавшийся старый знакомый сказал ему: «Я тебе подскажу такое место, которое ты ищешь. Нужны вахтёры в одну войсковую часть. Дежурство сутки через трое, с правом четырёхчасового сна, в тёплом помещении. Тебя, как человека непьющего, пожилого и серьёзного, возьмут с превеликим удовольствием. Если ты не против, то я туда позвоню, у меня там работает знакомый кадровик».

Пришёл Александр Иванович в эту часть. Женщина-кадровик проводила его к начальнику военизированной охраны. Тот ввёл его в курс дела, в общих чертах рассказал круг обязанностей. Должность его называлась «стрелок военизированной охраны». Осталось сдать

экзамен по уставу караульной службы, в том числе и по владению оружием, так как стрелок заступает на дежурство, вооружённый пистолетом Макарова. Часть несла дежурство в нескольких местах от Дома флота до Богородского озера на складах, в мастерских.

Служба оказалась неумотительная. Надо было вести немудрёный журнал, проверять путёвки у выезжающих машин, отвечать на телефонные звонки начальства. Кроме того, мыть пол шваброй, заматывать мусор возле сторожевого помещения. Знакомство с коллективом прошло благополучно. Работали там и несколько бывших мичманов военного флота.

Такая служба оказалась для Александра Ивановича не в тягость. На дежурство заступали три вахтёра в одну смену. Один из них был старшим, так и звался: «старший стрелок». Два остальных несли дежурство на объектах, сменяя друг друга.

Но однажды, заступив на дежурство, Александр Иванович был несказанно удивлён, когда в помещение вошла Зина — та самая — и сказала: «Здравствуйте! Я ваш старший стрелок. Прошу любить и жаловать! Что, удивились, Александр Иванович? Я была в отпуске. Дальше будем работать вместе».

Обалдевший от такого поворота событий, Александр Иванович еле пришёл в себя. А потом поменялся график дежурств, и ему приходилось сдавать смену Зине. Теперь порой не обходилось без её язвительных замечаний: «Грязновато тут у вас!» — и подобных. Шутки шутками, а пришлось Александру Ивановичу, капитану дальнего плавания, быть в подчинении у своей же уборщицы!

Зина вошла во вкус и даже стала вводить рационализацию. Однажды принесла на пост деревянные часы с циферблатом. На удивлённый вопрос Александра Ивановича, что это за чудо, Зина ответила, что это автоматический контролёр. Она приколотила это громоздкое сооружение к стене склада и позвала своих озадаченных подчинённых: «Вот, объясняю вам принцип автоматического контролёра. Пост состоит из четырёх складов. На каждом будут прибиты к стене эти деревянные часы. Вы обходите склады и на каждом переводите стрелки часов на начало часа. Если вы проспите, то, соответственно, стрелки часов не переведёте, и это сразу будет заметно. Оправдаться вы уже не сумеете».

Не думал и не гадал Александр Иванович, что может попасть под удар. Ехал как-то он с дачи на смену. Пост на этот раз был у него на Садовой, расстояние от 10-го километра приличное. Хотя и приехал он на 10-й, на автостанцию, с большим запасом времени, но уехать оттуда сразу не смог — автобусы не ходили. Водители

объявили забастовку, не работали и таксисты. Еле-еле на попутной машине добрался Александр Иванович до своего поста, опоздав на целый час! Пришлось получить выговор от Зины за опоздание. Вот уж где она отыгралась! Отчитывала солидного капитана как мальчишку...

Так прошли три года службы Александра Ивановича в военизированной охране. Но оказалось, что всё это было впустую: изменилось пенсионное законодательство и заработанные десятки при начислении пенсии учитывать не стали.

Вот такие интересные вещи случаются в жизни.

Китель с капитанского плеча

Лет тридцать назад одно из старых судов Камчатрыбфлота поставили во Владивостоке на ремонт в бухте Диомид. Капитаном на нём был весьма уважаемый, интеллигентный человек, звали которого Александром Осиповичем. Был он очень бережливым и хозяйственным.

У каждого из нас наступает момент, когда привычная вещь изнашивается и её надо выбрасывать. Но выбрасывать жалко, да и оставить нельзя — мешает. Так получилось и у Александра Осиповича. Старым стал у него китель. И решил он от него избавиться. Поскольку Александр Осипович был мужик с юмором, то позвал машиниста и сказал ему: «Царь Иван Грозный наградил Ермака за верную службу собольей шубой со своего плеча. Но поскольку я соболей не имею, то дарю тебе этот китель. Будешь носить его на подвахту. А чтобы нашивки тебя не смущали, то спори их».

Машинист остался подарком очень доволен, рад был и Александр Осипович, что сделал доброе дело.

После получения зарплаты машинист (назовём его Андрюша) решил сходить в питейное заведение. Но поскольку у него из одежки ничего хорошего, кроме капитанского кителя, не было, он его и надел. Нашивки спарывать не стал — решил пофорсить.

Где он колобродил ночью, никто не знает. Под утро, вдребезги пьяный, еле добрался до проходной будки и свалился в бурьян, в канаву. Дежурившая на проходной женщина-стрелок военизированной охраны оставила его на месте, так как дело было летом и ничто ему не грозило. Но в нашивках она немного разобралась и посчитала, что мертвецки пьяный человек в кителе есть не кто иной, как капитан парохода. Идущему на вахту штурману

она сказала: «Заберите своего капитана из канавы, — и сокрушённо добавила: — Это ж надо, при такой большой должности и так пить!»

Интересно, икалось ли Александру Осиповичу в этот момент?

Борец с потерями тепла

В 1947 г. пароход «Сима» стоял на Западной Камчатке под выгрузкой. Третий механик Иван Игнатьевич Крайнов, державший в руках какую-то деталь, неожиданно спросил нас, двух матросов: «Вы знаете, что это за штуковина?» Мы дружно ответили, что не знаем. Тут к нам подошёл старший механик Пётр Степанович Колесников, с интересом прислушался к разговору и тоже вступил в беседу.

Надо сказать, что Пётр Степанович был механик-универсал первого разряда, по тем временам редким специалистом. Когда-то даже преподавал в морском техникуме, кроме этого имел богатейшую флотскую практику. Довелось ему в 1937 г. в должности старшего механика принять из новостроя в порту Кобе, в Японии, танкер «Максим Горький». Долгое время это был единственный танкер в Камчатрыбфлоте.

Но вернёмся к нашей «штуковине».

— Это, ребята, очень важная деталь парового котла, — сказал нам Колесников. — Она называется «подрывной клапан». При повышении давления в котле выше допустимого этот клапан автоматически срабатывает и выпускает излишки пара в атмосферу.

— А для чего это нужно? — спросили мы.

— Это нужно для того, чтобы предотвратить, например, взрыв котла.

— А бывали ли взрывы котлов на судах?

— Да, бывали. Эти аварии сопровождались большими разрушениями с человеческими жертвами.

Рассказчиком Пётр Степанович был великолепным, и мы, молодые ребята, с удовольствием слушали его повествование:

— Человечество решило поставить заслон этим ненормальным явлениям. Поэтому во всех странах, имевших флот, были созданы классификационные общества. В Англии — Регистр Ллойда, во Франции — Бюро Веритас, в России — Русский Регистр. Выработали правила постройки морских судов. Перед проектированием составляется техническое задание, в нём оговаривается, что хочет иметь заказчик. В первую очередь, для чего предназначается судно,

для перевозки какого груза — генерального или жидкого. Где оно будет работать, между какими портами — в тропиках или в Заполярье. Если в Заполярье, то оно должно иметь усиленные ледовые подкрепления. Но есть и общие требования.

Например, у пассажирского судна должны быть хорошая скорость хода, удобные и уютные пассажирские помещения, спасательные средства и многое другое. У аварийно-спасательного буксира нужно предусматривать мощную машину, водоотливные средства и прочее.

Мы не удержались и задали вопрос:

— Как же можно у ещё не построенного судна узнать скорость и другие технические данные?

На что Пётр Степанович отвечал так:

— Проектированием и постройкой судов занимаются инженеры-кораблестроители. Одним из талантливейших специалистов был Алексей Николаевич Крылов. Он внёс большой вклад в науку кораблестроения. Много ценного добавил и адмирал Степан Осипович Макаров. По его чертежам в давнее время был построен первый мощный ледокол «Ермак», родоначальник русского ледокольного флота. К настоящему времени человечество уже накопило большой опыт постройки и эксплуатации судов...

Мы с превеликим удовольствием прослушали увлекательный рассказ Петра Степановича, который произвёл на нас, молодых ребят, большое впечатление. Но не думали мы тогда, что можем когда-нибудь стать свидетелями взрыва котла. Хотя, может быть, слово «взрыв» и не совсем точно характеризует нижеследующую историю. Но начну по порядку.

В 1952 г. из новостроя прибыл СРТ под заводским номером 345. Судно, как говорят, попало в хорошие руки. Первое время старпомом на нём был Михаил Григорьевич Чекаленко, а потом он стал его капитаном. За хорошую работу и выполнение государственного плана по добыче рыбы по решению Хабаровского крайкома комсомола судну присвоили название «Тихоокеанская звезда». Несколько лет оно находилось в Тралфлоте на хорошем счету.

Как известно, на каждом судне с момента постройки решается и вопрос отопления его помещений. Для этой цели в корме траулера установили паровой котёл, работавший на жидком топливе. Он обогревал кормовую надстройку и баню. Носовые кубрики отапливали водой, нагреваемой угольным камельком.

На камельке стояли водомерное стекло и термометр, показывавший температуру воды в системе. Поскольку камелёк имел прими-

тивное устройство, то для него не потребовалось подрывного клапана. Его роль выполняла труба небольшого диаметра, выведенная из корпуса камелька и шедшая к носовой тамбучине. При повышении температуры воды, находившейся в системе, она вытеснялась и вытекала на палубу. На конце трубы приварили устройство, напоминавшее воронку. Систему пополняли водой из форпика при помощи ручного насоса, называемого альвейером.

Эта система отопления, бесхитростная и сооружённая немцами, работала исправно и нареканий не вызывала. Но продолжалось это до тех пор, пока не появился русский умелец-самоучка. Им оказался третий механик, в чью обязанность входило следить за работой камелька. Поддерживали огонь в нём вахтенные матросы.

Поскольку из выведенной трубки часто шёл пар, третий механик решил бороться с потерями тепла. Но весьма необычным способом. Недолго думая, он просто забил в трубку деревянный чоп. И всё, проблема с выходящим паром решилась!

Как на грех, в этот раз для отопления получили высококалорийный уголь. Вахтенные матросы оказались ребятами добросовестными и шуровали вовсю. В результате нарушения воду из системы упустили, а подкатать её альвейером не догадались. Выйти из системы пар не мог, так как в трубку был забит чоп. Случилось то, что и должно было случиться. Камелёк оказался совершенно без воды и раскалился.

Заступивший на смену новый вахтенный матрос решил подкатать в систему воду. Как только она попала на раскалённые стенки камелька, моментально произошёл взрыв. В результате взрыва были повреждены переборки и пострадали трое моряков: получили ушибы и переломы рук. Судно оказалось выведенным из эксплуатации на несколько суток.

Начальником механико-судовой службы Тралфлота был механик первого разряда Соколов (его имя и отчество я, к сожалению, забыл). По его инициативе были разобраны причины этой аварии. Соколов обратился к непосредственному виновнику — третьему механику: «Зачем ты забил в трубку чоп? Ведь это и стало причиной беды!» Но третий механик оказался настырным и упрямым. Вместо признания вины он сам пошёл в наступление: «Вы тут ходите все теоретики, а я практик, и я при помощи забитого чопа боролся с потерями тепла!»

В конце разбора Соколов высказался так: «Молодой человек! Убедить в обратном я вас не могу, поэтому спорить с вами я не буду. Комиссия делает необходимые выводы».

Решение комиссии было однозначным: авария произошла из-за грубого нарушения правил эксплуатации камелька. Третьего механика, как виновника, разжаловали до моториста сроком на полгода...

Вот такие происшествия случаются из-за, мягко говоря, недалёкости некоторых «умельцев». Причём в этой истории поражает ещё и упрямство механика, которого даже произошедшая авария не убедила в том, что практика с теорией не расходится и что элементарные законы физики нельзя исправлять при помощи деревянного чопы.

Преступление и наказание

Эта история произошла в 1951 г. в Усть-Камчатске. Мы стояли на рейде. Капитан послал меня по делам службы в контору Усть-Камчатского торгового порта. Управившись с делами, время до отхода попутного катера на рейд я коротал на базарчике. Там толкались моряки со стоявших на рейде нескольких финских парусно-моторных шхун Камчатрыбфлота. Их направили перевозить ящичную клёпку по восточному побережью Камчатки.

Вездесущие сыны Кавказа сумели соорудить на пяточке возле базара винный киоск. Торговля шла бойко. Продавалась какая-то красноватая бурда под названием «виноградное вино». После употребления этой жидкости наутро страшно болела голова, а желудок напоминал действующий вулкан. Люди были вынуждены пить этот суррогат, так как ничего лучшего в комбинате совершенно не было.

Возле киоска встретил двух знакомых штурманов — старшего и второго помощников капитана одной из шхун, Кирилла Г. и Николая С. После взаимных приветствий стали интересоваться, как идёт служба, давно ли находимся здесь, делиться дальнейшими планами. Оказалось, что они сделали уже три рейса в Корф, здесь пробудут до глубокой осени, а с наступлением холодов волей-неволей начальство отзовёт в порт, так как корпус у шхуны деревянный, для работы во льдах непригодный.

— А кто у вас капитаном? — спросил я.

Капитаном оказался наш общий знакомый Павел Романович А.

— На рейд добираться будем на восемнадцатичасовом катере?

— Да нет, — ответили ребята. — Мы на борт не торопимся. Погрузки ещё на сутки, нам об этом сказали в порту. Так что ночь проведём у девчат в бараке.

Признаться, меня эта вольность до некоторой степени удивила. И сам по себе напросился вопрос:

— А Павел Романович с вас стружку не снимет? Ведь он мужик-то крутоватый.

И получил неожиданный ответ:

— Это он раньше стружку снимал, а теперь мы её с него снимаем! Меня это признание ещё больше удивило:

— Что-то непонятно, как же это вы поменялись ролями?

— Если приходилось работать на одном судне с Павлом Романовичем, то знаете, что этот человек нечист на руку. Вот на этом он и попался. Мы в двух первых рейсах брали пассажиров, понемногу, человек по двадцать. Ну а Павел Романович начал торговать билетами. Задачу решал просто: на клетчатом листке ставил судовую печать, а сверху писал слово «Билет» и ставил сумму. На этом мы его и поймали. Он что-то на нас зашумел, но мы быстро его поставили на место: «Будешь шуметь, сейчас же сообщим о твоей незаконной торговле липовыми билетами. Деньги за билеты в судовую кассу не оприходованы, получишь срок минимум пять лет»...

Вот так Павел Романович с опозданием понял, что попал в ужасное положение. Мне раньше приходилось плавать с ним на одном пароходе. Я был третьим помощником, а он вторым. Водились за ним эти грешки. То он умудрялся найти где-то устаревшие билеты, то занимался завышенным подсчётом лебёdochных работ, получал наличные деньги и клал себе в карман. Комсостав, конечно, догадывался о его художествах, но куда следует не сообщал. За подобные вещи в то время карали очень строго. За пару кирзовых сапог, украденных из трюма, двум молодым матросам дали по десять лет тюрьмы и по пять лет поражения в правах, как за групповое воровство.

Но, очевидно, у нашего героя воровство было заложено в генах. Несмотря на суровые меры воздействия, человек всё же идёт на подобные поступки. Но здесь Павел Романович получил такую кару, до которой не мог додуматься ни один прокурор. Два его штурмана стали, как говорят, ходить на головах. По приходе в Усть-Камчатск они без разрешения капитана уходили на берег и находились там до окончания погрузки. Павел Романович сидел как мышка. В душе он наверняка проклинал самого себя. Надо было поделиться с ними, чтобы возникла круговая порука. Но он этого сделать не догадался. Теперь оставалось только одно — нести этот крест до конца рейса. И вот в конце октября рейс всё-таки закончился. Шхуна пришла в Петропавловск. Два штурмана ушли на берег и не приходили на борт целую неделю. Вахту нёс сам Павел Романович. А спустя несколько дней ребята взяли отгулы. День,

когда капитан выдал им на руки аттестаты, наверное, был самый счастливый в его жизни.

Вскороги Павел Романович уволился из Камчатрыбфлота и перешёл в Камчатское пароходство, где и проработал до самой пенсии. Несколько лет тому назад во флотской газете прочитал, что на 73-м году жизни Павел Романович скончался. Скончался и его бывший старпом Кирилл Г. Изредка вижу бывшего второго помощника Николая С.

...Вот такая история о «преступлении и наказании». Наказании, которого не найдёшь ни в одном уголовном кодексе. Павел Романович прекрасно знал, что в любую минуту мог загудеть в тюрьму. Ходить в течение нескольких месяцев под дамокловым мечом — кара, хуже не придумаешь. О таких людях, нечистых на руку, как-то образно сказал А. И. Солженицын: «Есть бог на небе — он долго терпит, но больно бьёт». Так боженька слегка ударил и Павла Романовича. Правда, не больно, а так, для острастки...

Свинья от капитана

В ходе промышленного освоения побережий Камчатки и Чукотки возникла необходимость захода судов в устья рек. Это сулило немалую выгоду: сокращалось время на грузовые операции, к тому же обработка в спокойной реке была безопасной.

Сначала в эти реки (Камчатка, Большая, Пахача и другие) суда проводили, как правило, капитаны флота рыбокомбинатов. Например, в 1948 г. с парохода «Якут» мы выгружали соль в Анадыре. Нужно было пополнить запасы пресной воды. Нас взял под проводку капитан флота здешнего комбината, провёл вверх по реке, где была чище вода. Забункеровавшись, мы снова спустились вниз по течению, на прежнее место якорной стоянки. За эту лоцманскую услугу из судовой кассы капитану флота выплатили пятьсот рублей. Оклад матроса в то время был шестьсот пятьдесят рублей.

Потом стали назначать на должности лоцманов наиболее способных и хорошо знающих фарватер реки и устье капитанов катеров. Ну а создание портпунктов позволило этот вопрос отрегулировать окончательно.

История, о которой я хочу рассказать, произошла лет сорок тому назад. Я командовал транспортно-холодильным судном «Мизар» Камчатрыбфлота. Мы подошли на рейд Усть-Хайрюзово. Стоял июнь, хорошо шла корюшка. Грузили её со льдом в деревянные ящики.

Когда мы встали на рейд, на борт прибыл капитан флота и предложил услуги лоцмана по заводке судна в реку. Он в общих чертах обрисовал условия проводки. Объяснил, что фарватер обставлен железными бочками, так как оградить его буями с топовыми фигурами, как положено, нет возможности — таких буёв нет в наличии. Заявил, что фарватер знает хорошо и безопасную проводку гарантирует. Поскольку заход в реку — дело серьёзное, я запросил начальника службы мореплавания Владимира Ивановича Афанасьева дать «добро» на изложенных условиях.

Ответ пришёл в течение часа. Радиограмма была короткой и ясной: «Заход в реку разрешаю при наличии государственного лоцмана и штатного ограждения». То есть буи должны быть заводского изготовления. А у капитана флота мало того, что диплома лоцмана нет, так ещё и вместо буёв — железные бочки. И читать радиограмму между строк можно было так: в случае посадки судна на грунт мне придётся отвечать целиком и полностью самому, так как условия проводки не соблюдаются. Но капитан флота убедил меня, и я решил всё-таки рискнуть.

Надо отдать должное капитану флота — фарватер он знал действительно хорошо. Зашли мы в реку, как говорят, без сучка и задоринки. За время проводки ни разу не коснулись грунта. Погрузку закончили за трое суток. Но неприятности начались после и там, где их ожидать было невозможно.

После окончания погрузки я пошёл домой к капитану флота, чтобы пригласить его прибыть на борт и следовать на выход. Жил он в частном доме. Во дворе я увидел котёл, в котором на костре грелась вода.

Ответом на моё приглашение капитан меня огорчил: «Капитан, я идти не могу. Я договорился с рыбоопом, должен зарезать свинью и сдать её ему в столовую. Уже пригласил мясника».

Что было делать? Не выходить сейчас — значит потерять время и ждать следующий прилив. А это будет суточный простой со всеми вытекающими последствиями. И виноват буду я.

«А вывести вас может капитан кавасаки, — сказал незадачливый «лоцман». — Он сейчас должен с приливом выходить на остров Птичий. Он тоже фарватер знает хорошо».

Надо сказать, что фарватер там узкий, для определения места судна надёжных ориентиров нет. К тому же я совершенно не был знаком с капитаном кавасаки и не знал его деловых качеств.

Возмущён поступком капитана флота я, конечно, был сильно. Это было, по сути, настоящее предательство. Но, как оказалось,

капитан кавасаки фарватер действительно знал хорошо, и вышли из устья реки мы тоже удачно. С плеч как будто свалилась гора. Однако неприятных минут я пережил предостаточно. И дал себе зарок, что ноги моей больше в Хайрюзово не будет.

Стоит отметить, что высота прилива в северных реках очень большая. В таких, как Пенжина, она достигает семи, а в Хайрюзово и Тигиле — четырёх метров. Так что можете себе представить нашу ситуацию. Мы оказались, действительно, как в капкане.

А по приходе в порт я получил основательную выволочку, правда, устную, от начальника службы мореплавания В. И. Афанасьева. Вывод его вкратце был такой: «Не стоит идти на неоправданный риск. В случае посадки судна на грунт могли несколько дней не сойти с мели из-за убыли воды и свежая рыба могла прийти в негодность. А это большие убытки. Так стоит ли рисковать?»

Надо сказать, что сейчас условия плавания в реке Хайрюзовой существенно улучшились. В устье поставлен радиолокатор. Так что работники портнадзора могут проводить плаведальницы в любое время дня и ночи.

Копчёная «Пикша»

Если мне не изменяет память, то в 1966 г. мы находились в ремонте возле плавамастерской «Фреза». Рядом с нашим бортом стоял СРТ «Пикша» (пикша — это название неказистой промысловой рыбы, наподобие наваги). Его построили в 1951 г., и пришло оно в Тралфлот ещё без названия, под заводским номером 386. Первым старпомом, а затем капитаном на нём был Михаил Григорьевич Чекаленко.

Судно, как говорят, попало в хорошие руки, экипаж подобрался дружный и работающий. Прославилось высокими уловами, и, как результат, по решению Хабаровского крайкома комсомола этому номерному СРТ присвоили имя «Тихоокеанская звезда», так называлась в то время газета дальневосточных комсомольцев.

Прошло несколько лет. Из новостроя стали поступать суда с более мощными силовыми установками, новейшими электронавигационными приборами, а старые траулера, вроде упомянутого, сразу оказались в тени. Кому-то из высоких начальников пришла мысль поменять название «Тихоокеанская звезда» на что-нибудь попроще, уж больно не соответствовал неказистый вид судна такому громкому имени. И меняли на «Пикшу».

Но вернёмся к началу моего рассказа. В 1966 г. «Пикша» по окончании ремонта готовилась к выходу на рейд для проведения

ходовых испытаний и предъявления Регистру. Мы тоже были почти готовы к выходу. За день до этого покрасили белилами надстройку и в светло-шаровый цвет — корпус.

В то время выход из ремонта был событием. В эти дни всё управление флота, как говорят, «стояло на ушах». На борт в помощь капитану и старпому, как правило, присылались флагманские специалисты. Так случилось и на этот раз.

Всё шло нормально, пока механики в машине на «Пикше» не запустили паровой котелок, работавший на жидком топливе. То ли из-за того, что котелок был холодный, то ли по другой причине, но из выхлопной трубы повалил густой чёрный дым, и понесло его на нашу белоснежную надстройку. Выходит, наш труд по покраске пошёл насмарку. Дело в том, что эту прилипшую копоть и зубами не отдерёшь, тем более лёгшую на свежую краску. Сразу же с нашей стороны посыпались просьбы на «Пикшу» потушить котелок. Но там нас никто слушать не стал, и котелок продолжал отчаянно дымить.

Терпению нашему пришёл конец, и мы решили наказать виновников. Боцман Драганов получил команду забить дымящую трубу деревянным чопом. Он быстро нашёл круглый кусок дерева и тряпку, за считанные минуты забрался с кувалдой по скобтрапу на кожух дымовой трубы «Пикши» и вколотил в неё чоп.

Сразу же из машинного отделения повалил густой едкий дым. Догадаться о том, что была забита чопом именно труба, естественно, никто на «Пикше» не мог. Через несколько минут из машинного отделения начала форменным образом на карачках выползать машинная команда. Выползали, естественно, с матерком. Наконец кто-то из механиков догадался перекрыть подачу топлива на котелок. Через несколько минут «Пикша» вышла на рейд. Стали выяснять, почему дым пошёл в машинное отделение, и с удивлением вытаскивали из трубы чоп. Кто его забил, приходилось только догадываться. Ну а мы, естественно, признаваться не стали.

Вот так мы проучили безалаберных механиков с дымящей трубой. А если читателю интересно, что стало с «Пикшей» в дальнейшем, могу сказать, что через несколько лет её порезали на металлолом, и многие не догадывались, что это когда-то была «Тихоокеанская звезда»...

Про историю присвоения названий морским судам надо сказать особо. С первых дней установления советской власти большевики стали давать судам и даже городам имена своих товарищей по партии. Одним из первых стал небольшой городок Троцк, названный по

имени Льва Троцкого, одного из главных большевиков. Правда, по картотеке жандармского отделения царской охраны его истинное имя было Лейба Давидов Бронштейн. Ещё пример — четыре линейных ледокола получили названия «Ленин», «Иосиф Сталин», «Каганович» и «Молотов». Также имена партийных вождей несли танки, паровозы и многое другое. Ещё были морские суда с названиями «Николай Ежов», «Генрих Ягода» и другие — они принадлежали Дальстрою, организации могущественного НКВД.

Приходило время, всех этих наркомов внутренних дел расстреливали, а их имена уходили в небытие. Соответственно, приходилось переименовывать и корабли.

Вот что рассказывал мне один старый моряк Каспийского пароходства. Он работал в Волготанкерном флоте. Там имелось судно «Иосиф Сталин». Техническое состояние его было неважное, поэтому работать на него моряки шли неохотно. Как-то недовольный вновь назначенный на него моряк послал это судно «на три буквы». Естественно, он имел в виду пароход. Но его слова расценили иначе и посчитали, что он послал именно вождя. Парня обвинили по 58-й статье, и схлопотал он десять лет лагерей.

Присваивали судам и имена деятелей компартий братских стран: Отто Гротевоя, Вильгельма Пика, Хо Ши Мина, Вайяна Кутурье и многих других.

Сейчас порядок присвоения названий судам в корне изменился. На пользу это или во вред, пусть судит читатель.

Кустарь-беспатентщик

Давно это было, лет сорок тому назад, а то и больше. Потребовалась мне хорошая ножовка. В магазине такими вещами в то время не торговали, очевидно, не присылали заводы-изготовители. Как-то в беседе сослуживец подал мне мысль: обратиться за помощью к кустарю-умельцу, жившему на одной с ним улице. Фамилии он его не знает, а знает, что известен он как Серёга-Американец. На вопрос, почему получил такое прозвище, товарищ ответил, что Серёга раньше был моряком, и из Америки привёз красивую меховую куртку-«канадку» жёлтого цвета. Щеголял в этом великолепии на зависть всей улице, поэтому и получил такое прозвище.

Город в то время был сравнительно небольшим, я быстро пришёл на улицу Партизанскую и стал искать Серёгу. Первая же встречная женщина указала мне его дом. На мой вопрос, как его

имя-отчество, она ответила, что не знает, а зовут его здесь все Серёга-Американец.

Подойдя к указанному дому, я увидел во дворе чистившего снег голубоглазого мужчину со светлыми волосами. На мой вопрос, где живёт Серёга-Американец, он, улыбаясь, ответил, что это он и есть. Разговорились. Он был человеком словоохотливым. Оказалось, что он — старый моряк АКОфлота, начинал кочегаром второго класса, через несколько лет стал машинистом. До механика дослужиться не смог — помешала слабая грамотёшка.

Рассказал, на каких судах работал, с какими капитанами. Особенно ему запомнился рейс в 1944 г. на пароходе «Эскимос». Вышли зимой из залива Корф в США, в Портленд. Шли туда долго, штормило, уголь был очень плохой, поэтому приличной скорости развить не могли. После постановки в завод постепенно освоились, подружились с рабочими-судоремонтниками, заходили к ним в гости. Уровень жизни у американцев был, конечно, высокий, зарплата хорошая.

Командовал пароходом К. К. Берг. Этот рейс для него закончился неудачно: с парохода сбежал кочегар. В то время за такие происшествия наказывали строго. Берга сняли с должности и направили из Америки домой, в Советский Союз. Вся команда, конечно, сочувствовала Карлу Карловичу.

«Стояли мы в ремонте пять месяцев, — рассказывал Сергей. — За это время я постарался приобрести наборы ключей и столярных инструментов. Прошло несколько лет после прихода из Портленда, я женился и решил осесть на берегу. Нашёл место кочегара в больнице. Работа нетяжёлая — сутки через трое. Но я стал плохо себя чувствовать. После суточного отдыха от дежурства в течение следующих двух суток не знал, куда деться от безделья. Решил устроить мастерскую, чтобы чем-нибудь заниматься. Сзади дома перегородил помещение размером три на два метра и вставил большое окно. Получилась светлая и удобная мастерская. Там поставил столярный верстак и старый кухонный стол. Дальше дело у меня пошло как по маслу.

В то время все дома на нашей улице отапливались берёзовыми дровами, известными под названием “колбаны”. Расколоть их было сущим мученьем, поэтому каждому жителю нужно было иметь хорошую пилу, топор и колун. А поскольку этот инструмент тупится, то нужен был и мастер по заточке. Обзавёлся я электрическим наждаком и по случаю приобрёл станок по насечке зубьев для пил и ножовок. Приходилось делать и топорища, благо берёзовых поленьев хватало с избытком. Оцугимого дохода это мне не приносило,

работа, по сути дела, была копеечная. Но благодарные жительницы порой приносили и пол-литра. А это в то время был дефицит.

Беда пришла неожиданно. Однажды ко мне пожаловали участковый милиционер, председатель уличного комитета и сотрудница горфинотдела. Они заявили, что им поступили «сигналы», что у меня оборудована мастерская, и я работаю как кустарь-беспатентщик. Работница горфинотдела мне предложила оформить документы на производство и купить патент в финотделе горисполкома. Меня это страшно возмутило. Я завёл их в мастерскую. Показал им устройство для насечки зубьев, состоявшее из пуансона и матрицы и умещавшееся на ладони. Со злости я выбросил его в сугроб и заявил, что производство самоликвидировалось, потому и нужда в регистрации и оформлении патента отпала сама собой.

Наступило лето, растаял снег. Нашёл я на огороде своё устройство и принёс в мастерскую. Сейчас помогаю хорошим знакомым — точу топоры и при нужде насекаю зубья на пилы».

Вот так и закончил свой рассказ старый моряк Серёга-Американец, чуть не пострадавший от ретивых служителей закона. «Весёлое» тогда было времечко, когда поэтов судили за тунеядство, портних, шивших платья соседкам, и таких вот кустарей, как Серёга, — за спекуляцию.

...Прошло много лет. Дома в этом районе давно снесены, жители разъехались. Потерял я из виду своего знакомого Серёгу-Американца, о чём, конечно, сожалею. Жив ли сейчас «кустарь-беспатентщик», не знаю.

Овощи из Пфусунга

Стояла середина августа 1962 г. Мы собирались идти с грузом на Командорские острова. Давая рейсовое задание, меня напутствовал начальник отдела эксплуатации Валентин Алексеевич Громов: «После выгрузки возьмёте груз пушнины с Командорского зверосовхоза. Указание директору Тимофею Михайловичу Кастарнову уже дано. Примите на борт двух сопровождающих — сотрудников совхоза. Они этот груз буду сопровождать до Ленинграда. Поставьте их на довольствие. Бункера до Владивостока вам хватит. Остальные распоряжения получите от нашего морского агента во Владивостоке М. В. Василенко. Бункер на обратный рейс пополните с наших судов во Владивостоке или Находке».

До Командор переход небольшой. По приходе быстро выгрузились и также быстро погрузились. На борт прибыли сопровождаю-

щие. Один — инженер, второй — мастер забойного цеха. После погрузки трюмы опечатали, выбрали якорь и взяли курс на Первый Курильский пролив.

Сопровождающие были весёлые ребята, очень довольные тем, что командировка им предстоит до самого Ленинграда. Оказывается, в скором времени там будет проводиться пушной аукцион. Мечтали хлопцы и о том, что им удастся вволю покушать помидоров и арбузов. Я хорошо понимал этих людей. Всё-таки продолжительное проживание на малонаселённом острове даёт о себе знать.

После прохождения Первого Курильского пролива нас немного потрепало штормом, но потом море успокоилось. Вот показался пролив Лаперуза. Сперва прошли мыс Анива, а потом и мыс Крильон. Рейс, конечно, был очень желанный. Конец августа и начало сентября — это самое благодатное время на Дальнем Востоке. На базарах и в овощных магазинах всё ломится от обилия овощей и фруктов, везут много арбузов с юга.

Пройдя пролив Лаперуза, легли курсом на мыс Поворотный. Когда подошли ближе к дальневосточному берегу, решили зайти в бухту Ольга подкрасить корпус, чтобы прийти во Владивосток в более приличном виде.

Бухта Ольга — одна из лучших гаваней в тех местах, совершенно укрытая от ветров. Её берега поросли густым лесом. В годы войны на случай нападения противника здесь базировался военный флот, по сути дела, там была военно-морская база. Но к моменту нашего прихода бухта была уже пуста, только в одном месте сиротливо размещался небольшой причал. После швартовки к борту подошёл начальник порт-пункта, узнал, что за судно и куда держим путь. Побеседовали с ним и выяснили, что с уходом военных наступили тяжёлые времена. Часть людей, работая у военных, обзавелась собственными домами и хозяйством. Сейчас, когда пришлось увольняться, выехать стало невозможно — некому продать дома. Вот и приходится прозябать здесь.

Прошли несколько часов нашей стоянки. Приступили к покраске. Но тут к борту подошёл пограничный катер, и начальник заставы передал, чтобы мы срочно снимались во Владивосток — это распоряжение начальника группы министерства С. Г. Гинера.

По приходе во Владивосток нас сразу же поставили под выгрузку. На борт прибыл морской агент М. В. Василенко и сказал, что постоять под погрузкой придётся около недели. Дело в том, что груз — техническое снабжение для судовой верфи и механического завода будут собирать с приморских заводов — из Уссурийска

и Артёма и доставлять автомашинами. Кроме того, следует взять в Находке пятнадцать тонн лука.

Сообщению о такой долгой стоянке все обрадовались. Некоторым членам экипажа, и мне в том числе, представился случай съездить к родственникам в приморские города. А ещё все решили воспользоваться возможностью запастись овощами и фруктами. На другой день весь экипаж потащил на борт помидоры, огурцы и арбузы.

Быстро пролетела неделя, и мы снялись в Находку. Загрузились там луком и решили взять ещё овощей — чтоб семье хватило, да и родню со знакомыми не обидеть. Кто бы мог подумать, с какими приключениями мы будем добывать эти злополучные овощи!

В Находке оказался очень любезный морской агент, если не изменяет память, по фамилии Маслов. Он выделил нам автомашину. Послали команду в совхоз, расположенный в тридцати километрах от Находки. Но поездка оказалась неудачной: машина сломалась, не нашлось ящиков под помидоры. Пришлось ждать до утра. После оформления отхода сняться в рейс могли только к десяти часам. Конечно, я был сильно расстроен, что потеряли время и с овощами ничего не получилось. Но провозжавший меня старый знакомый Олег Викторович Лаврентьев посоветовал:

«Здесь недалеко есть бухта Пфусунг (наверное, сейчас она уже называется иначе. — *Авт.*). Километрах в двадцати от берега стоит большое таёжное село. Мы как-то брали там овощи намного дешевле, чем во Владивостоке и Находке. Так что советую тебе зайти туда. Дорога есть, автомашину найдёте».

Сказано — сделано. Подошли к бухте Пфусунг. Высадились на берег, начали прояснять обстановку. На рейде стояло учебное судно находкинской мореходки «Секстан». Поинтересовались у них, что это за село и как туда попасть. Тут подошёл словоохотливый местный житель, разговорились. Он сказал, что, действительно, до села километров двадцать пять, дорога есть, овощи тоже там есть и цена невысокая. Тут же оказалась и машина из этого села. Быстро договорились с шофёром. Он сказал, что едет туда, будет возвращаться обратно через два-три часа и нас довезёт. Лучше и не придумаешь! Никакого подвоха от шофёра я, конечно, не ожидал.

Собрал пять человек команды и решил поехать сам. Дорога была более-менее нормальная. Часа через два добрались до села. Оно оказалось большое, дома добротные. Расположено в долине, вокруг стоит дремучая тайга. Поля обширные. Пока нашли ящики, отобрали помидоры и огурцы, время шло. Наконец поздним

вечером управились и стали искать шофёра. Нам показали дом, где он живёт. Вышедшая к нам молодая женщина представилась его женой. Но тут началось самое неожиданное. Шофёра дома не было, его жена ответила, что она не знает, где он. Пошли узнать в контору совхоза, как нам добраться до бухты Пфусунг. Дежуривший сторож ответил, что на ходу только одна машина, но и та уехала в соседнее село и будет лишь завтра. А других машин здесь нет. Может быть, подвернётся из ближайшей воинской части.

Положение было отчаянное, настроение не лучше. Да-а, запаслись овощами, ничего не скажешь!

Ночь просидели у костра. Утром, на наше счастье, подошла машина из воинской части, направлялась она в Пфусунг. Старшина и шофёр были люди приветливые и взяли нас с собой.

Добрались мы, наконец, до нашего парохода. Но тут другая неприятность. Ко мне обратился радист: «Тимофей Михайлович! Я по диспетчерской дал, что мы идём, а на самом деле мы стоим уже шестнадцать часов. Как будем давать диспетчерскую?» Ничего не оставалось делать, как послать радиограмму, что продолжаем следовать в Петропавловск и дать координаты впереди по курсу.

По приходе в Петропавловск Громов встретил меня вопросом: «Почему вы так долго шли из Владивостока в Петропавловск?» Пришлось отвечать, что всё время был противный ветер и встречающая зыбь, да ещё у механика грелся подшипник, не могли держать полные обороты главного двигателя. Не мог же я ему сказать, как всё было на самом деле! В общем, кое-как выкрутился, на этом и кончилось.

Прошло два года. Я находился в сельдяной экспедиции, мы вырабатывали сельдь баночного посола. Обратил внимание на то, что сейнер, который сдаёт нам рыбу, приписан к колхозу, расположенному в бухте Пфусунг. Познакомился с его капитаном Александром Михайловичем. Как-то в разговоре я рассказал ему, как попал в таёжное село и еле оттуда выбрался. Александр Михайлович оказался уроженцем этих мест. Он мне сказал так: «Хорошо ещё, что вы так быстро выбрались. Это село таёжное, староверческое. Советскую власть там не любят. В начале 1930-х гг. их здорово пошерстил НКВД. Часть жителей расстреляли, а часть пересажали в тюрьмы. До сего времени между нами, береговыми, и ими отношения прохладные».

...Вот так мы съездили за овощами. Слава богу, «овощные» неприятности обошлись без серьёзных последствий.

«Шовиниза»

Эту историю рассказал ещё во времена моей молодости старший брат моего тестя, Лев Арефьевич Комаров. Их большая семья стала первыми поселенцами в Шкотово, перебравшись на вольные хлеба из Перми. Надо сказать, что царское правительство выделяло по сто десятин земли, включавших участок леса или ручей, тем, кто поселялся на хуторах. Вот что вспоминал Лев Арефьевич:

— Добрались мы на благодатные и богатые приморские земли только на третий год. Транссибирская магистраль ещё не была проложена, и часть пути пришлось проделать обозами. Для переселенцев выделялась отдельная земля, так называемые заимки. Наша семья занималась хлебопашеством и рыбной ловлей. В районе Шкотово была хорошая охота, росло много кедрового леса, заготавливали множество орехов.

Как я помню, в наших селах проживало много китайцев и корейцев. Вражды между нами особой не было. С детства мы знали китайский и корейский языки. Не иероглифы, конечно, но разговаривать могли свободно. Знание языков облегчало нашу жизнь и общение.

В годы гражданской войны мы с братом партизанили в отряде товарища Шевченко. Но кончились гражданская война и интервенция. Многие из жителей Шкотово завербовались на рыбные промыслы. Рыбалок было много по всему дальневосточному побережью, Северному Сахалину и Амуру. Зимой во Владивостоке сколачивались артели, и весной они на зафрахтованном пароходе добирались до места назначения.

В 1932 г. я работал в бухте Терней на рыбалке неводчиком. После окончания рыбалки меня откомандировали сдавать рыбопродукцию во Владивосток. После сдачи рыбы я остался зимовать у себя дома, в Шкотово, а весной надо было возвратиться в Терней, готовиться к следующей путине.

Весной 1933 г. я был во Владивостоке и ждал попутного парохода в бухту Терней. В это время как раз началась кампания по борьбе с шовинизмом. Что же представлял собой этот шовинизм? Это когда русский называл украинца хохлом, узбека — сартом, украинец русского — кацапом, грузина — капказским человеком, еврея — жидом. А на Дальнем Востоке китайца называли фазаном, или, иначе, фырганом.

В царское время почему-то на этой почве столкновений не было и проблемы из этого никто не делал. В 1916 г. я стал свидетелем такого случая. В китайской лавочке офицер попросил лавочника

продать ему календарь с портретом царя Николая II. То ли китайцу неудобно было снять и подать этот календарь офицеру, то ли ещё по какой-то причине, но он стал отнекиваться, а офицер настаивал. Наконец китаец взял календарь с рисунком «Три богатыря» Васнецова и, протягивая его офицеру, сказал: «Возьми вот этот календарь. А этот не бери. Его царь — дурака». На что офицер возмутился и сказал китайцу: «Как же ты, чужеземец, живёшь на русской земле и ругаешь нашего царя?!» Позвали дежурившего неподалёку полицейского. Тот, уяснив суть дела, составил протокол и оштрафовал лавочника на двадцать пять рублей. Надо сказать, что такая сумма в то время была весьма ощутимой — хороший костюм стоил около сорока рублей.

Наступили 1930-е гг., началась пресловутая борьба с шовинизмом. И пришлось мне наблюдать уже другую сцену. На суйфунском рынке у киоска стояла очередь. В неё пытался вклиниться китаец, а его вытаскивал за рукав русский мужик со словами: «А ты куда, птичка, лезешь без очереди?» На что китаец ответил: «Твоя чего, марга пи (китайское ругательство. — *Авт.*), говори “птичка”? Боись сказать “фазана”? Шовиниза, шовиниза!» И ведь по тогдашнему постановлению мог русский мужик за свой «шовинизм» схлопотать несколько лет тюрьмы!

А вскоре и мне пришлось на своей шкуре испытать, как наши власти боролись с шовинизмом. Я остановился в частной гостинице, прожил там три дня. Наконец, договорился с капитаном одного небольшого буксира, что он возьмёт меня пассажиром до Тернея. Но капитан сказал мне, что у него нет уверенности, что он завтра будет сниматься, может и задержаться. Чемодан с вещичками я оставил на буксире и вернулся в гостиницу. На всякий случай на другой день заплатил хозяйке гостиницы за день вперёд и сказал, чтобы она в мой номер ночевать никого не пускала, вдруг отход сорвётся.

На другой день худшие опасения подтвердились: к вечеру стало ясно, что отхода не будет. Поздним вечером я пришёл в гостиницу. Но хозяйка меня огорошила, заявив, что, несмотря на её протесты, номер занял постоялец-кореец. На моё требование освободить номер, так как за него уже заплачено вперёд, он ответил отказом. Такая его наглость меня возмутила, и я, недолго думая, в этой перепалке смазал ему по шее. Кореец выскочил из гостиницы, а я улёгся было спать. Но примерно через час он вернулся с двумя милиционерами, меня арестовали и повели в близлежащее отделение милиции.

В то время отдельных камер для такого рода нарушителей не было, и меня усадили в общую, огороженную барьером площадку, где находилось десятка полтора бродяг и мелкого жулья. Ночь пришлось коротать кому на жёсткой лавке, а кому — на заплёванном полу. Ругал я себя, конечно, за случившееся, но ничего изменить уже было нельзя.

Около семи утра я закемарил. И вдруг слышу голос над моей головой: «Лёва, как ты попал в такое общество? На тебя это не похоже!» К моему удивлению, это оказался приятель по молодым годам Гриша Пономарёв, мы вместе партизанили в отряде Шевченко. Он был заместителем начальника райотдела милиции. Завёл меня в свой кабинет и спросил, что произошло, как я оказался в этом заведении. Рассказал я, как всё было. Спросил он меня, чем я сейчас занимаюсь, всё-таки давно мы с ним не виделись. Я пояснил, что сейчас добираюсь на место работы в Терней.

«Твоё счастье, что ты встретил меня, — сказал мне Гриша. — У нас сейчас началась кампания по борьбе с шовинизмом. Сколько уже пересадили людей! Срок два или три года — как разменная монета. А твоё положение незавидное. Этот кореец работает следователем в нашем отделении. Так что ты можешь схлопотать до пяти лет. И защитить тебя я не смогу. Единственное, что для тебя могу сделать, так это сейчас же отпустить, пока он не пришёл на работу.

Но ты сейчас же на любом катере уходи из Владивостока. А то он тебя найдёт на дне океана».

Обидно мне было, что шовинизм этот тут был ни при чём. Точно так же я мог дать по шее за наглость любому мужику, независимо от его национальности. Но сейчас всё складывалось в пользу «пострадавшего» корейца — и борьба с шовинизмом, и его служебное положение.

Прощался я со своим спасителем и быстро поспешил на буксир, не заходя к хозяйке гостиницы. На моё счастье, на буксире уже готовили машину, собирались отходить. Когда отдали концы и подошли к мысу Голдобина, я облегчённо вздохнул.

По прибытии в Терней с перепугу остался работать там постоянно. Выезжать во Владивосток желания не возникало. Появился я там только в 1937 г., и то ненадолго.

Но тут уже началось другое время, пострашнее. Стало не до шовинизма. Китайцев и корейцев выселяли с Дальнего Востока в Казахстан и ещё куда-то. Всё получилось по известному выражению: «Есть человек — есть проблема, нет человека — нет проблемы».

Когда на нашем Дальнем Востоке не осталось корейцев и китайцев, то исчезло и само понятие «шовинизм»...

Вот такую историю рассказал мне Лев Арефьевич. Я не удержался и спросил его, не доводилось ли ему встречаться со своим спасителем Гришей Пономарёвым. На что получил ответ: «Да нет, не пришлось. Началась война. Гриша был парень честный и порядочный, попросился на фронт добровольцем, хотя мог остаться по брони, которую имел как руководящий работник милиции. Попал на передовую и сложил свою голову в боях под Москвой. Не помоги он мне тогда, кто знает, как сложилась бы моя жизнь».

Примечание редактора. Местный пример описанному выше. 19 февраля 1931 г. «Камчатская правда» вышла под лозунгом «Ударить по классовому врагу — шовинистам!» Ниже пояснялось, что нужно беспощадно судить «зарвавшегося черносотенца, подрывника ленинской национальной политики», шовиниста по фамилии Ильич, несколько странно звучащей в сочетании с только что воспроизведённым словом «ленинской». Что случилось? А вот что: «шовинист Ильич ранил повара столовой АКО т. Чао Ши Тяна». Далее разъяснялось: «16 февраля заведующий столовой АКО Ильич пьяный ворвался в столовую и начал приставать к своим подчинённым — поварам столовой. Свои нападки разбушевавшийся заведующий обратил на повара-китайца, желая ударить его железной лопатой. Заступившийся за китайского рабочего русский повар т. Резницкий получил удар черешком лопаты. Расправившись с Резницким, оголтелый шовинист набросился на т. Чао Ши Тяна и ранил его в голову железной лопатой. Шовинист заключён под стражу. Рабочие Петропавловска должны дать суровый отпор очередной вылазке классового врага-шовиниста». То есть, судить за побитого китайца следовало особо, несмотря на наличие ещё одного побитого — русского.

Ещё один похожий случай, приключившийся 3 декабря 1930 г. Некто Заруцкий, между прочим, член профсоюза, прибывший из Усть-Большерецка, будучи нетрезвым, отправился в городскую баню, где потребовал прибавить парку. В ответ на объяснения, что этого сделать нельзя, «пустил в ход кулаки и ударил по лицу китайца-банщика... На крик избиваемого прибежал арендатор бани, тоже китаец, который тоже подвергся избиению... Присутствующим милиционером черносотенный шовинист был арестован и препровождён в милицию». Теперь некая «общественность» требовала, «чтоб над всеми шовинистами был устроен показательный судебный процесс».

Как видно, оба происшествия — обычное хулиганство на почве неумеренного пьянства, но им придан политический оборот. А что изменилось бы, если пострадавшие оказались, например, португальцами?

Капитанский урок

Владивостокский порт, 1948 г. Я — молодой второй помощник капитана парусно-моторной шхуны управления Камчатрыбфлота «Коралл». Шхуна глубокой осенью 1947 г. пришла из Финляндии из новостроя во Владивосток, где зазимовала. К июню 1948 г. судно было загружено и готовилось к переходу в порт приписки Петропавловск-Камчатский. В то время дипломированных специалистов не хватало, у нас в штате отсутствовал второй механик-дизелист. А тут как раз в Морском агентстве появился наш работник Царёв. Был он старшим механиком на одном из пароходов, имел второй разряд и легко согласился пойти к нам вторым механиком.

Но дело осложнялось тем, что Царёв имел диплом механика-паровика, а нам требовался дизелист. Это предстояло «утрясти» с капитаном рыбного порта. Внесли в судовую роль Царёва как второго механика. Теперь надо было обратиться с ходатайством к капитану рыбного порта, чтобы он выпустил его в море.

Капитаном на «Коралл» назначили штурмана дальнего плавания Алексея Михайловича Чубатова. Мужик он был гонористый и с первых дней вёл себя высокомерно. Вместо того чтобы послать капитану порта письмо с просьбой, он написал, что капитан шхуны не возражает, чтобы в рейс на должности второго механика выйдет паровик Царёв, а не дизелист — как положено по Кодексу торгового мореплавания.

При оформлении отхода в службе капитана порта дежурный портнадзиратель сказал, что выпустить нас под свою ответственность не может. «Поскольку день выходной, то никого, кроме меня, на службе нет. Капитан порта находится дома и занят на своём огороде. Если хотите — идите к нему домой». Я согласился, и он дал мне адрес. Как сейчас помню, это был частный дом на мысе Чуркина. Стоял летний день, и, как всегда летом, во Владивостоке была высокая влажность и очень душно. Поскольку автобусы в то время ходили с большими перебоями, то пришлось мне идти пешком.

Наконец подошёл я к нужному дому и постучал в калитку. Меня встретил высокий седой старик, одетый в робу, испачканную землёй, со старенькой фуражкой на голове.

«Зачем пожаловали, молодой человек?» — приветливо спросил он. «Да нужда привела». — «А ко мне без нужды никто и не ходит. Рассказывайте». Коротко я рассказал ему свою просьбу и протянул ходатайство.

Прочёл он нашу бумагу и спросил меня: «Я всё-таки не пойму, кто кого просит о механике Царёве, я Чубатова или Чубатов меня? Если надо вам, то и просьбу надо писать на моё имя, что мы просим выпустить в море вторым механиком Царёва — механика-паровика. А то у вас написано “не возражаю”, как будто об этом одолжении прошу вас я. Так что, молодой человек, идите на шхуну, перепишите эту бумагу, как положено, и приходите сюда. Неудобно, конечно, гонять вас, но как правильно писать деловые бумаги, надо приучать с молодых лет».

Через час я прибыл на шхуну и рассказал о состоявшемся разговоре. Ходатайство переписали, и я снова отправился к капитану порта. Увидев меня с новой бумагой, тот заулыбался и написал на судовой роли резолюцию: «Выпустить в море на должности второго механика Царёва, имеющего диплом механика-паровика второго разряда».

Прошло уже почти шестьдесят лет после этого случая. Обиды на капитана порта я не держу, но получил на всю жизнь хороший урок. После этого я всегда внимательно относился к составлению деловых бумаг. К сожалению, за давностью лет фамилия капитана порта в моей памяти не сохранилась.

ОТДЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ И МАТЕРИАЛЫ АВТОРА

В первом рейсе

Тщательно готовился к первому рейсу экипаж нашего траулера. Палубная команда под руководством тралмастера тов. Максимова подготовила и оснастила трал, мотористы и механики своевременно и качественно произвели ремонт всех двигателей.

Охотское море встретило нас неприветливо, не давало производительно работать. Несмотря на это, члены команды настойчиво вели лов, делая одно траление за другим. За полтора суток мы добыли 300 центнеров рыбы. Таков наш трудовой подарок к всенародному празднику — Дню Сталинской Конституции.

Хорошо в первом рейсе поработали матросы тт. Селезнёв, Сорочкин, старший механик тов. Погожев, старший моторист тов. Орлов, механики тт. Бичук, Раппопорт. Машинная команда сэкономила 400 килограммов горючего. До конца года члены нашего экипажа обязались дать любимой родине более двухсот тонн первосортной рыбы. Своё слово с честью сдержим.

Т. Кривоногов, капитан траулера № 664

За высокие уловы, 5 декабря 1952 г., № 41

В борьбе за первенство

Борт рефрижератора «Меркурий» (по радио). Коллектив тралового флота обязался добыть 75 тысяч центнеров сельди. В эту борьбу свой достойный вклад решила внести команда нашего судна. Ещё перед началом лова сельди мы составили план расстановки людей, ознакомили моряков с орудиями лова и процессом обработки сельди. Это дало свои положительные результаты. За короткий срок моряки освоили промысел сельди дрейфтерными сетями. Сейчас они успешно справляются со своими обязанностями. Особенно хорошо трудятся помощник тралмастера т. Ожерельев, матрос т. Шелковой. Активное участие в обработке рыбы принимают члены машинной команды во главе со старшим механиком т. Рыбальченко.

Благодаря трудовым усилиям моряков мы сумели уже добыть и обработать около тысячи центнеров жирующей сельди. Но это не предел. Обсуждая обращение экипажа траулера «Север» ко всем рыбакам флота, команда нашего судна решила выполнить экспедиционное задание на 150 %, сдать всю сельдь высокими сортами, снизить износ

орудий лова на 3 % против плана, сэкономить 5 % топлива и 3 % смазочных материалов, содержать судно в образцовом порядке, не иметь ни одного случая нарушения трудовой дисциплины.

Экипаж судна приведёт в действие все свои резервы и возможности, чтобы сдержать слово.

Т. Кривоногов, капитан

За высокие уловы, 29 июня 1956 г., № 51

Передовики соревнования

Борт рефрижератора «Меркурий» (по радио). Около двух месяцев ведёт промысел жирующей сельди наша команда. Моряки хорошо усвоили свои обязанности, сработались. Сейчас постановка порядка и выборка сетей проходит намного быстрее, чем это было раньше.

У нас выросло немало передовиков соревнования. Взять, к примеру, третьего механика т. Дозорова и моториста т. Старова. Сменившись с вахты, они не идут отдыхать, а выходят на помощь матросам. Заслуженный авторитет среди членов экипажа завоевал своим упорным трудом практикант Анатолий Гринивицкий. Умение и смелку проявляют матрос первого класса т. Князев и матрос второго класса т. Комаров.

Экипаж судна имеет на своём счету 1 962 центнера сельди. Он постарается увеличить эту цифру.

Т. Кривоногов, капитан

За высокие уловы, 22 июля 1956 г., № 57

Рационально использовать рефрижераторный флот

Чтобы сократить простои промысловых судов под выгрузкой и увеличить добычу рыбы, руководители УМАР решили в путину нынешнего года использовать суда типа ТХС для приёма от СРТ непосредственно на месте лова сельди-полуфабриката и транспортировки её на пункты сдачи.

Это дело, конечно, хорошее. Однако суда типа ТХС в состоянии не хуже СРТ ловить жирующую сельдь. Опыт работы ТХС «Меркурий» в путину минувшего года яркое тому доказательство. Моряки «Меркурия» выловили тогда 5 500 ц жирующей сельди. Доход от выловленной сельди составил 2 млн 394 тыс. руб. Конечно, экипаж судна мог бы добыть гораздо больше рыбы, если бы ёмкость трюмов была такой, как у СРТ. В связи с тем что ТХС может

взять в трюмы и на палубу только 600 ц сельди в бочках, приходилось чаще делать переходы на пункты сдачи полуфабриката. Да и судно было отправлено на промысел с неправильно установленным ролом, который часто выходил из строя. Экипаж, в основном палубная команда, был укомплектован из новичков, не знавших техники лова. Несмотря на эти помехи, моряки «Меркурия» добыли гораздо больше сельди, чем коллективы СРТ «Алушта», «Сокол», «Портовик», «Камчадал».

Возникает вопрос: рационально ли использовать ТХС для обслуживания траулеров? Нет, не рационально.

Само название ТХС говорит о том, что это судно, которое, транспортируя рыбу в ящиках со льдом, одновременно охлаждает её при помощи рефрижераторной установки. На ТХС можно возить парную сельдь, но для этого необходимо, чтобы сельдь выливалась в трюмы оттеживающими орудиями лова — кошельковыми или ставными неводами, не имела механических повреждений.

На промысле дорог каждый час, каждая минута. Поэтому погрузка полфабриката должна занимать как можно меньше времени. А это возможно при условии лова рыбы другим судном (например сейнером или рыболовным ботом) кошельковым неводом. При перегрузке нельзя забывать и о сохранении качества полуфабриката. К сожалению, грузовая стрела на ТХС медленно вирает и майнает груз. При неблагоприятной погоде и даже при незначительной зыби строп бочек будет сильно раскачиваться. А это серьёзная помеха. При этом не исключено, что много бочек будет побито, тузлук из них вытечет, следовательно, снизится сортность полуфабриката, предприятие понесёт ущерб. Быстрая погрузка бочек в трюмы осложнится ещё и тем, что на ТХС в трюмах отсеки очень узкие, с острыми углами. Грузовые кран-балки очень капризны в работе, при непрерывной погрузке бочек долго не выдержат. Ремонт же их возможен только на судовой верфи.

Из сказанного можно сделать вывод: для приёма затарированной сельди с траулеров и транспортировки её на комбинаты целесообразнее использовать суда типа «Полярков» или «Беринг». Для промысла сельди их приспособить нельзя, а как транспортные суда они, несомненно, лучше ТХС.

Сейчас начался рунный ход жирующей сельди. Если шесть ТХС выйдут на промысел, то при среднем вылове на каждый по 4 000 ц дополнительно будет добыто около 25 000 ц ценной рыбы. А это — огромный резерв в борьбе за вылов в путину нынешнего года двухсот тысяч центнеров нерестовой и жирующей сельди. Нельзя забывать

и о том, что моряки-рыбаки УМАР в большом долгу перед государством. Активное участие экипажей ТХС на промысле сельди — одна из реальных возможностей выполнения высоких и почётных социалистических обязательств — дать родине пятьсот тысяч центнеров высококачественной рыбы. Кроме того, повысится и материальная заинтересованность моряков, работающих на ТХС, будут созданы благоприятные условия для закрепления постоянных кадров, обладающих достаточным опытом и навыками по добыче сельди.

Т. Кривоногов, старший помощник капитана теплохода «Шелихов»

За высокие уловы, 5 июня 1957 г., № 47

**Выступление на пленуме Камчатского областного комитета
профсоюза рабочих пищевой промышленности
24 июля 1964 г.**

Товарищи! Мы сейчас заслушали доклад о работе опорно-показательных судов. Все эти суда рентабельные, все дают прибыль. В системе нашего флота имеются шесть транспортно-холодильных судов, построенных для лова дрейфтерными сетями. На этих судах есть холодильные установки, но они в настоящее время ничего государству, кроме ущерба, не приносят, и так будет продолжаться дальше, если мы не изменим в корне к ним отношение, как со стороны управления тралового флота, так и Камчатрыбпрома.

Я сейчас получил задание, в котором запланировано 123 тыс. руб. плановых убытков. При работе на транспортных перевозках транспортно-холодильное судно будет убыточно. Это уже доказано. Когда были большие транспортные суда, все говорили, что большие суда долго ходят, надо бы флот поменьше. Что можно придумать менее ТХС? Мы умудряемся делать по десять заходов, бывают случаи, что сжигаем шестьдесят тонн топлива при развозе сорока тонн груза. Единственный выход для рентабельной работы ТХС: или переходить на выработку консервов в августе, сентябре, октябре, или ловить дрейфтерными сетями. Но когда столкнёшься с этим вопросом, получается заколдованный круг.

Возьмите этот год. Ловить не можем, сельдь выработать тоже не можем, потому что жестянобаночная фабрика не обеспечивает банкой. Неужели нельзя договориться с Владивостоком и обеспечить банкой? Получаются какие-то ведомственные барьеры.

Мы получаем ящики на судоверфи. Сколачивают их на жестянобаночной фабрике, и проволокой они не обвязаны. Четверть

времени на промысле терялась на то, чтобы обвязать. Отдел обработки УТРФ пытался добиться, чтобы сразу на жестянобаночной фабрике ящики обвязывались проволокой. Как будто с ним согласились, но это так и не делается.

В этом году опять повторяется то же. Два ТХС убытка не будут иметь, а четыре судна опять будут иметь убытки. С этим надо покончить. Мы такие же люди, как и на других судах.

Хочу затронуть большой и больной вопрос с подготовкой рядового состава на флоте. Если взять систему морского флота, там рядовой состав готовится. В двухгодичной школе готовят матросов первого класса, хотя работа на их судах легче. А на промысловом судне работать тяжелее, матрос должен быть одновременно и рыбаком, и специалистом своего дела. У нас пока получается так — порвался трал, и на судне никто не умеет с ним обращаться, так как нет тралмастера. Если бы рядовой состав обучался, был подготовлен к работе в море, меньше расходовалось бы орудий лова.

Просьба не только от экипажа своего ТХС, но и от других — обратить внимание на работу ТХС. Люди ходят в отдел обработки флота, на жестянобаночную фабрику, но пока ничего не получается.

ГАКК. Ф. Р-494. Оп. 1. Д. 267. Л. 18

Примечание редактора. Неравнодушие капитана к вопросам рациональной постановки дела подчёркивается и таким фактом. 18 марта 1965 г. центральная газета моряков «Водный транспорт» известила, что его письмо получено и использовано в ходе подготовки обзорной статьи «Нужно ли столько механиков?» Редакция выразила ему признательность за участие в обсуждении «очень важного вопроса — улучшения организации труда на морском флоте».

Имя капитана Дудника — большому кораблю

В течение нескольких месяцев прошлого года газета «Рыбак Камчатки» печатала повесть В. М. Иваницкого «Капитан Дудник. Жизнь, отданная морю». С её страниц повеяло самой настоящей морской романтикой, почувствовался запах солёного ветра. Повесть на фактическом материале освещает начало становления крабового и китобойного дела, охраны морских богатств побережий и островов Дальнего Востока. Во весь рост встаёт в ней фигура капитана А. И. Дудника, которого мы, моряки старшего поколения, помним как личность незаурядную и легендарную. Жизнь и дела

этого человека служат хорошим примером для нынешних молодых моряков.

Мною подшивка с повестью была переслана во Владивосток одному из ветеранов флота — капитану А. Е. Миронову. Он вырезал и переплёл повесть и даёт читать её многим старейшим работникам флота рыбной промышленности, хорошо знавшим А. И. Дудника. От них приходят письма с благодарностями за повесть.

От имени своих товарищей-моряков считаю, что нужно поднять вопрос о присвоении названия «Капитан Дудник» одному из плавающих рыбоконсервных заводов Дальнего Востока. Дело это нужное и благородное. Не к лицу нам предавать забвению имена людей, стоявших у начала советской рыбной промышленности на Дальнем Востоке.

Ещё считаю нужным сказать, что повесть о капитане Дуднике должна быть напечатана отдельной книжкой. Это необходимо. И наконец, ещё пожелание и автору повести, и другим журналистам: продолжайте начатое благородное дело, напишите хотя бы очерки об известных капитанах, стоявших у создания Акционерного Камчатского общества, нынешнего Камчатрыбпрома, — Е. Д. Бессмертном, Г. И. Александрове, Г. А. Барботько и многих других. Очень нужное дело было бы сделано.

Т. Кривоногов, лоцман морского рыбного порта
Рыбак Камчатки, 17 января 1982 г., № 7

Примечание редактора. С момента публикации этой заметки вышло три издания книги В. М. Иваницкого «Жил отважный капитан» о А. И. Дуднике. Во втором использовано подготовленное мною предисловие. Считаю, что этим мне была оказана высокая честь.

Ниже приведено письмо известных дальневосточных моряков А. А. Гринько и А. Е. Миронова, живших во Владивостоке, помещённое в «Рыбаке Камчатки» за 9 апреля 1982 г. под заголовком «Это было бы очень справедливо»:

«Хорошее дело затеяла газета камчатских рыбаков, опубликовавшая интересную и правдивую повесть В. Иваницкого о капитана Дуднике, а теперь ставящая вопрос о присвоении имени этого истинного морехода большому кораблю рыбной промышленности нашего бассейна. Нам известно, что года три назад с таким же предложением обращался в Дальрыбу председатель секции ветеранов Дальморепродукта капитан Н. А. Егоров, хорошо знавший А. И. Дудника, в своё время принявший от него командование китобойной флотилией «Алеут». Но вскоре после этого капитан

Егоров умер, а в главке его записка, по-видимому, попала в руки людей, которые не смогли достойным образом оценить значение его ходатайства.

Очень мало осталось во Владивостоке старых моряков, которые хорошо знали Александра Игнатъевича Дудника. А тем, что живы, здоровье уже не позволяет ходить по инстанциям и добиваться решения дела. Потому, мы думаем, очень своевременна постановка вопроса газетой “Рыбак Камчатки” вопроса об увековечении имени капитана Дудника. Мы, старые моряки, современники и товарищи знаменитого капитана, всецело поддерживаем позицию газеты и надеемся ещё увидеть большой корабль с надписью на борту — “Капитан Дудник”.

Это было бы справедливо. Жизнь и деятельность капитана Дудника, так подробно изложенная в повести, заслуживает признания потомков. Одно только перечисление его основных начинаний: решительный отпор иностранному браконьерству в советских дальневосточных водах в 1920-х гг., начало отечественного краболовного промысла, организация и успешное развитие советского китобойного дела на Дальнем Востоке, осуществление ответственного рейса на пароходе “Анатолий Серов” Северным морским путём в 1940 г. — показывают незаурядность организаторского и мореходного таланта Александра Игнатъевича. Достойную оценку стараниям капитана дало советское правительство, наградив его в 1936 г. орденом Ленина. Это была одна из первых столь высоких наград в рыбной отрасли страны.

Неизменная верность долгу моряка, исключительная изобретательность и самоотверженность в сложнейшей производственной и навигационной обстановке, чувство высокого патриотизма и ответственности за порученное дело, наконец, вся жизнь капитана Дудника, действительно отданная морю, — всё это уроки, достойные, чтобы на них училась нынешняя моряцкая молодёжь. Мы не должны упустить такой возможности...»

Курс — 270 градусов

Александр Ефимович Миронов — старейший капитан-дальневосточник, полвека проработавший в рыбной промышленности бассейна. Десятилетним юнцом в 1909 г., попав на рыбалку на западном побережье Камчатки, он стал приобщаться к главной профессии своей жизни. В 1920-е гг. служил в морской пограничной охране на Дальнем Востоке. Был одним из первых капита-

нов Базы активного опытного лова (будущий камчатский траловый флот), командуя сейнером «Виллюй». Затем работал в Камчатрыбфлоте (потом Рыбхолодфлот), плывал капитаном на крупнейших транспортных пароходах «Сима», «Ительмен», «Орочон»...

6 декабря Александру Ефимовичу исполняется 85 лет. Друзья-моряки ветерана поздравляют его с днём рождения, желают здоровья, долгих лет жизни.

С одной страничкой из многолетней морской практики капитана А. Е. Миронова мы знакомим сегодня наших читателей.

6 декабря 1947 г. танкер «Херсонес» Камчатрыбфлота при семибалльном морозном норд-весте выходил из Петропавловского ковша на ремонт во Владивосток. На мостике подавал чёткие команды высокий и стройный человек — капитан танкера Александр Ефимович Миронов. Весь экипаж знал, что в этот день ему исполнилось сорок восемь лет.

В этот рейс я шёл матросом первого класса. Судно мне очень нравилось, и я уже многое знал о нём.

Наш танкер был построен немцами в 1937 г. как заправщик подводных лодок и попал к нам по репарациям после разгрома Германии. Его главный двигатель «Дейц-Верке» имел мощность всего 425 л. с., тем не менее, сообщал судну приличную скорость в 9—10 узлов. Груза мы брали 950 тонн. Навигационное оборудование по тем временам было хорошее: радиопеленгатор, магнитные компасы «Плата» под стеклянными полусферами, оптический пеленгатор. Интересен был эхолот: при своей небольшой длине танкер имел, тем не менее, в днище две пары вибраторов, так что при их переключении судоводитель мог знать поочерёдно глубину по корме и по носу. Но больше всего ставило в тупик даже бывалых мореходов то обстоятельство, что судно имело три балансирных руля, причём рулевой машины не было, управление оставалось ручным.

Конечно же, никому из нас и в голову не приходило, что начавшийся переход готовит нам тяжкое испытание.

Вышли в океан, ветер засвежел. Опасаясь обледенения, наш капитан держал танкер как можно ближе к берегу. Собственно, весь переход до Южных Курил, сообразуясь с направлением и силой ветра, пришлось выполнять то с океанской, то с охотоморской стороны Курильской гряды, прикрываясь от ветра берегом. При подходе к проливу Лаперуза начал работать сильный восточный с обильным

снегопадом. Потеплело. Капитан, пока не прошли пролив, не отходил от радиопеленгатора.

Как правило, при благоприятной погоде, пройдя пролив Лаперуза, судоводители прокладывают курс на мыс Поворотный — кратчайший путь на Владивосток и Находку. Метеосводка обещала на ближайшие сутки именно такую погоду — сохранение восточного ветра и тепло. Но каково же было моё удивление и явное недоумение молодых штурманов Николая Тимофеева и Николая Маховикова, когда капитан проложил курс примерно 270 градусов — прямо к приморскому берегу. Следуя им, мы проходили лишние мили, теряли время, топливо...

Почему капитан решил поступить так, мы, понятное дело, спрашивать у него не решились.

На другой день, вопреки прогнозу, восточный ветер внезапно стих. Резко похолодало, сорвался ураганный ветер от норд-веста. Судно на глазах начало обрастать льдом. Но, к счастью, уже хорошо просматривался приморский берег, и, понимая необходимость как можно скорей подойти к нему, наш старший механик Иван Мищенко выжимал из главного двигателя всё, что мог.

Войдя под прикрытие берега, «Херсонес» больше напоминал плавающий айсберг, чем судно. На месте брашпиля тускло светилась сплошная глыба льда, о постановке на якорь в ближайшие часы не могло быть и речи. На аврал вышли все. От ураганного ветра стоял сплошной гул, но судно больше не обледеневало. Начали окалываться. Как сейчас, вижу перед собой разгорячённые лица старпома Фёдора Снурницына, боцмана Миши Лебеденко, матросов Вити Тяпкина, Александра Умеренко, Владимира Кузнецова, Ивана Шилова...

Танкер, прижимаясь к берегу, следовал на юг, во Владивосток. До нас постепенно доходил смысл маневра, предпринятого капитаном на выходе из пролива Лаперуза. Своей предусмотрительностью Александр Ефимович Миронов не поставил судно и экипаж в тяжёлое (это слишком слабо сказано!) положение. Уже во Владивостоке мы узнали, какой опасности подверглись пароходы «Рылеев» и «Барнаул», с полным грузом рыбопродукции следовавшие с Камчатки во Владивосток впереди нас и капитаны которых не оказались столь предусмотрительными, как наш. А молодым штурманам и мне, будущему судоводителю, Александр Ефимович своим примером вдолбил в голову на всю жизнь понятие основного постулата навигации, имя которому — наиболее безопасный путь.

14 декабря наш обледеневший танкер отдал якорь в бухте Золотой Рог. Дата мне запомнилась, так как назавтра мы узнали,

что в стране отменяется карточная система и проводится денежная реформа.

...Минуло много лет. Капитан Миронов был уже на заслуженном отдыхе, и в один из приходов во Владивосток я навесил его в уютном домике на Луговой. Тогда-то и попытался получить ответ на давно мучивший меня вопрос: чем руководствовался он, прокладывая курс 270 градусов?

Вот что ответил мне Александр Ефимович: «К тому времени я уже успел много поплавать на различных судах. И из собственной практики убедился, что в том районе после восточного ветра обычно резко начинает работать западный, причём ураганной силы и с понижением температуры».

Всё оказалось так просто. Но так долго иной раз доходим мы, моряки, до этой «простоты».

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания
Рыбак Камчатки, 2 декабря 1984 г., № 142

«Якут» в устье реки Камчатки

Как-то, в мою бытность лоцманом в рыбном порту, пришлось однажды выйти на рейд на один из теплоходов Камчатского морского пароходства. Проводка судна откладывалась с часу на час, так как не был подготовлен причал, и я, желая скоротать время, стал перелистывать лежащие на столе в каюте капитана газеты и журналы. В одном из номеров газеты пароходства «Моряк Камчатки» мне попалась статья об уважаемом капитане, которую я с интересом стал читать, так как знал его лично. Но вот нахожу следующее утверждение: в 1951 г. этот капитан, командуя теплоходом «Луга» (типа «Тисса»), впервые вошёл в устье реки Камчатки. Оно меня озадачило, ведь я-то хорошо знал, что осенью 1946 г. в реку Камчатку заходил пароход «Якут» Камчатрыбфлота. Командовал им в то время молодой капитан дальнего плавания Геннадий Александрович Козырев. Это, действительно, был первый заход в устье главной реки полуострова.

Тогда это стало событием! Ведь никакой лоцманской службы в Усть-Камчатске не было, как и самого порта. Пароходы становились на рейде, и грузы с них снимались пятнадцатитонными кунгасами. Все работы велись силами рыбокомбината. Конечно же, заход «Якута» непосредственно в реку дал большой выигрыш, сэкономил немалые деньги. Нет слов, решившись зайти в реку, капитан Козырев брал на себя большую ответственность. И всё же

он, я думаю, был заранее уверен в благополучном исходе этого дела. И вот почему.

В довоенные годы в состав АКОфлота входил морской буксир «Кит». Г. А. Козыреву пришлось начинать работу на нём в должности третьего помощника капитана. Старпомом на «Ките» в то время был Алексей Андреевич Гринько — человек кипучей натуры и неуёмной энергии. Буксир частенько появлялся в Усть-Камчатске, и морякам изрядно надоели муторные рейдовые стоянки. К тому же вечно беспокоил большой расход пресной воды. Казалось заманчивым зайти в реку, спокойно отстояться, пополнить запасы воды. Эту идею А. А. Гринько подсказал капитану буксира, и тот дал разрешение промерить глубины на баре устья реки Камчатки. Промерили и нанесли их на кальку старпом А. А. Гринько и третий штурман Г. А. Козырев.

В том рейсе заход «Кита» в реку по каким-то причинам не состоялся. А по приходе в Петропавловск Гринько и Козырев были переведены на другие суда. С буксиром «Кит» вскоре случилась беда — он погиб со всем экипажем при невыясненных обстоятельствах. И только после войны, в 1946 г., Геннадий Александрович Козырев, будучи капитаном «Якута», смог осуществить заход в реку. Пришлось, конечно, ещё раз промерить глубины, так как они постоянно меняются.

Быстро летит время. Сейчас заход в реку Камчатку не представляет особого труда — устье регулярно чистится землечерпалкой. В Усть-Камчатске создан морской порт, есть в нём лоцманская служба.

Ушёл из жизни капитан Г. А. Козырев, осуществивший первый заход океанского судна в устье реки.

Я пишу об этом с единственной целью: нынешние моряки должны знать о славных делах своих предшественников. Знать и гордиться ими.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания
Рыбак Камчатки, 31 марта 1985 г., № 39

Жизнь кипучая, боевая

Этого невысокого, необычайно подвижного и доброжелательно-го человека на флоте знают многие: и старые моряки, и люди среднего возраста, да и молодёжь о нём слышала. Но не всякий знает о жизни Василия Моисеевича Рядченко, о том, как она складывалась, в частности, в довоенный период.

Родился Василий Моисеевич в селе Вадимовка Приморского края в крестьянской семье. В три года осиротел, отца забрали в армию, да так он и не вернулся...

Семья переехала во Владивосток. Мальчишку поразили красота бухты Золотой Рог и стоящие на рейде суда. Он дал себе клятву стать только моряком. Поэтому в 1928 г., после школы-семилетки, поступил в школу мореходного ученичества. Учёба заложила основы будущей профессии Рядченко. Школа эта, укомплектованная грамотными преподавателями и опытными мастерами производственного обучения, давала не только прочные знания. Кроме специальностей машиниста и моториста, курсанты осваивали слесарное и токарное дело. А матросы после окончания ШМУ при наличии плавательного ценза становились боцманами и судоводителями на судах водоизмещением до двадцати регистровых тонн. Многие выпускники этой школы известны своей верностью избранной раз и навсегда профессии. Это старшие механики Дмитрий Винтовкин, Борис Загорский, Алексей Желудков, капитан Леонид Кужель...

В 1931 г. со свидетельством токаря-моториста первого класса Василий Моисеевич Рядченко прибыл в Дальневосточный госрыбтрест, состоявший из небольших судов, барж да буксиров. Чем они занимались? Снабжали путинными грузами все рыбалки приморского побережья.

В 1935 г. «Востокрыбхолод» стал пополняться рефрижераторами, а для работы на них были нужны грамотные специалисты. Таковым и стал Василий Моисеевич, его перевели на «Рефрижератор № 2». Молодым поясню: на нём можно было в сутки морозить не более пятидесяти тонн рыбы. Василий Моисеевич со свойственной ему неуёмностью стал знакомиться с рефустановкой, и вскоре появилось его рацпредложение, давшее суточную прибавку ни много ни мало — двадцать тонн!

Стахановское движение, принесшее советскому народу славу творца, стало важной вехой и в жизни В. М. Рядченко. В 1936 г. в приморской бухте Диомид собрались передовики рыбной промышленности. Руководил слётом стахановцев сам Анастас Иванович Микоян, нарком пищевой промышленности. Делегатом слёта был и Василий Рядченко. В тот же год он принял важное решение: понимая, что на знаниях, полученных в мореходной школе, в большое плавание не уйдёшь, стал учащимся вечернего отделения Владивостокского рыбного техникума. Окончив его в 1938 г. с отличием, работал в том же «Востокрыбхолоде», но уже имея диплом механика-дизелиста, на ставшем ему родным «Рефрижераторе № 2»,

транспортных судах «Волга» и «Рион». То прекрасное время памятно событием большой важности: в 1938 г. Василий Моисеевич стал коммунистом.

Вот такими боевыми, кипучими были молодые годы нашего старшего товарища.

Нынче частенько можно увидеть в порту сборщик льяльных вод «Максим Горький». Василий Моисеевич много мог бы рассказать об этом судне-ветеране. В суровом 1942 г. Рядченко был на нём вторым механиком, снабжая комбинаты побережья горючим. На нём же совершал рейсы в Америку, освобождал Курильские острова.

Морские дороги забрасывали Рядченко в Финляндию — был наблюдателем за постройкой судов для отечественной рыбной промышленности. Побывал в Китайской Народной Республике — «Максим Горький» встал на капитально-восстановительный ремонт в Шанхае.

Потом — долгие годы верного и самоотверженного служения одному камчатскому траловому флоту в должностях механика-наставника, группового механика, до самого 1981 г., когда тяжёлый недуг свалил ветерана. Это был настоящий партиец, грамотный специалист, умелый наставник. Он никогда не распекал молодых за упущения в работе, а помогал добрым словом и полезным советом. На флоте он до сих пор известен как рационализатор. И — как неутомимый человек.

Он всегда уважал и ценил рабочий люд. И тот верил ему. Когда создавался совет ветеранов Тралфлота, именно Рядченко избрали председателем. Потому что он до сих пор живёт делами и заботами о флоте и его ветеранах. А ещё Василий Моисеевич необычайно скромнен. Поэтому, видя, будучи председателем жилищно-бытовой комиссии, не претендовал на получение положенной ему по составу семьи большей жилплощади, довольствовался двухкомнатной квартирой: «Другим нужнее, у меня пока терпимо». Это «терпимо» растянулось на многие годы, по сей день.

Этот человек сделал для флота так много, что не могу не сказать без горечи вот о чём. На юбилейные торжества в связи с 50-летием Тралфлота оргкомитет разослал приглашения и поздравления множеству бывших работников и руководителей. Не вспомнили только о кавалере ордена Трудового Красного Знамени Василии Моисеевиче Рядченко, не забыв о многих бывших руководителях базы. Как будто история флота состоит только из смены начальников... Горько и стыдно...

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания
Рыбак Камчатки, 2 марта 1986 г., № 26

Восстановить справедливость!

Имя Василия Степановича Завойко хорошо известно русским людям. Он — пример служения отчизне и образец воинской доблести. Будучи губернатором Камчатки, возглавил оборону Петропавловска в 1854 г. и отразил нападение англо-французской эскадры. Об этом много написано художественных произведений и исследований. Но нельзя прочесть о таком вот факте.

В 1904 г. в память 50-летия обороны Петропавловска во Владивостоке был открыт памятник В. С. Завойко. На постаменте светло-серого гранита была установлена фигура, отлитая в полный рост, со всеми регалиями. Памятник В. С. Завойко, очевидно, был сооружён на народные пожертвования, но почему он был установлен во Владивостоке, а не в Петропавловске, можно только гадать.

Печально сложилась судьба этого памятника. В 1928 или 1929 г. его стащили с постамента, впоследствии он был сдан в металлолом... А на пьедестале установили другой памятник, но не Завойко...

Я думаю, что не мне одному, а многим читателям будет интересно узнать, на какие средства был сооружён памятник, почему его поставили во Владивостоке, кто был автором?

В 1990 г. нашему городу исполняется 250 лет. Мне думается, надо восстановить памятник В. С. Завойко и поставить его в нашем городе, где был совершён подвиг. Таким образом будет восстановлена историческая справедливость. Имя В. С. Завойко навечно вписано золотыми буквами в историю России.

Я — старожил Петропавловска, живу здесь с 1938 г. Мне, да и многим другим дорога история нашего города. Я тоже был свидетелем невнимательного отношения к памятникам, находящимся в нашем городе. Например, у памятника Витусу Берингу была раньше красивая литая чугунная ограда. Где она сейчас?

Т. Кривоногов

Камчатская правда, 12 июля 1986 г., № 162

Примечание редактора. Памятник В. С. Завойко во Владивостоке был заложен 21 мая 1901 г., в день 170-летия Охотской флотилии, которой он когда-то командовал. Торжественное открытие состоялось 18 мая 1908 г. в день 50-летия присоединения Амурского края к России и было приурочено, в том числе, и к десятилетию кончины адмирала. Собралось множество народа и военных, звучали залпы артиллерийских орудий крепости и кораблей. Скульптуру отлили по проекту И. Я. Гинцбурга в Санкт-Петербурге. Деньги на памятник собирались по подписке. А 4 ноября

2014 г. был открыт памятник В. С. Завойко в Петропавловске-Камчатском. Военные моряки на этом событии почему-то не присутствовали...

Спасите бухту Бабия!

Кто хоть один раз побывал в районе Авачинской губы, тот не перестанет удивляться её красоте и удобству. Одной из достопримечательностей является и бухта Бабия. Природа сотворила её в виде «чулка». Защищённая от зыби, она является прекрасным убежищем для судов, особенно для находящихся в ремонте. Правда, часть бухты мелководна. Казалось бы, эту природную особенность надо использовать. А именно: сделать здесь судоремонтную базу. И вообще — место стоянки судов, не имеющих по каким-либо причинам хода. Как, например, во время их профилактического ремонта.

В своё время в Камчатрыбпроме не нашлось желающих использовать эту бухту как судоремонтную базу. Там в отношении ремонта флота пошли совершенно по другому, неверному, считаю, пути. На месте когда-то существовавшей на Озерновской косе электростанции был выстроен механический завод. Он расположился в центре города, как и «Фреза». Далеко ездить не надо. Всё перед глазами. Но беда-то в том, что берег у мехзавода не защищён от зыби северо-западного направления. И это не раз приводило к печальным последствиям...

Мало того, Рыбхолодфлот переоборудовал судно «Красноярск» под плавмастерскую и поставил его на Моховой. Место стоянки совершенно не защищено от зыби южных направлений. И там также случались острые моменты, когда на «Красноярске» рвало швартовы и калечило стоявшие в ремонте суда.

База океанического рыболовства в своё время поставила под плавмастерскую и «Целиноград» в Аваче, также в незащищённое место. Но главное, что интересно, когда в плохую погоду начинает бить суда, стоящие на мехзаводе, то, как по тревоге, туда съезжаются представители морских инспекций флотов, инспекции безопасности мореплавания Камчатрыбпрома. Все они в это время готовы «подставить плечи», чтобы уберечь суда. Но плохая погода кончается, и всё возвращается на «круги своя». Всё забывается, и всё идёт своим чередом — до очередного шторма...

Сейчас Камчатрыбпром переоборудует одно из судов, довольно внушительных размеров, под плавмастерскую. В будущем будет

переоборудовано ещё одно судно. Где их ставить? Где найти для них безопасную стоянку? И не только для них, но и для стоящих у их бортов ремонтируемых судов.

А в это время бухта Бабия засыпается землёй, особенно в последние дни. Готовится площадка для строительства жилого дома по улице Заводской, грунт свозится в бухту. Завалить бухту, и таким образом ликвидировать её — много ума не надо. Будет сделано самое настоящее зло, и потомки наши не простят нам это головоугодничество. Поэтому, считаю, как старожил города, необходимо прекратить засыпать бухту. Надо, наоборот, углубить её и превратить в удобную гавань для стоянки судов и судоремонта. В наш век техники это сделать нетрудно.

Бухта Бабия — достопримечательность города. В преддверии 250-летия Петропавловска, наверное, городским властям в этом вопросе надо проявить прозорливость и здравый смысл, спасти бухту. Иначе будет поздно.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания
Камчатская правда, 27 июня 1986 г., № 149

Самосвалы у тихой гавани

Бухта Бабия... Таких мест в Авачинской губе немного. Авачинская губа, способная, по утверждению туристских справочников, вместить в себя корабли всех флотов мира, не может защитить их от свирепых камчатских ветров. А бухта Бабия может. Мировому флоту в ней, конечно, было бы тесновато, но свои, рыбацкие, суда смогли бы найти здесь приют и укрытие не только от ветров, но и зыби.

Плохо только, что мелководна большая часть этой прекрасной гавани. Беда в этом большой нет — достаточно провести дноуглубительные работы, которые и обойдутся-то недорого (дно бухты — сплошь ил да галька). Но чья-то недальновидная мысль подсказала решение: уничтожить, засыпать бухту. Поражаешься порой, как долго приходится ждать воплощения хороших задумок, а немалый угол бухты уже завален грунтом, бракованными бетонными панелями и прочим хламом. Предприимчивые владельцы «Жигулей» и «Москвичей» тут же облюбовали косу под гаражи. Инициаторами же расправы над бухтой стала жестянобаночная фабрика. И это насилие над природой, над здравым смыслом творится с молчаливого согласия Ленинского райисполкома.

Чтобы читатель сделал правильные выводы, необходимо совершить небольшой экскурс в историю. Более тридцати лет назад

нынешняя территория жестянобаночной фабрики, точнее, её береговая часть, представляла собой стоянку судов Камчатрыбфлота, оснащённую небольшими ремонтными мастерскими. Последние затем перевели в ковш рыбного порта, где они выросли в сегодняшний судоремонтный завод «Фреза». Бухта же Бабия осталась после этого, по сути, бесхозной.

Но не зря говорят, что свято место пусто не бывает. Вскоре морское пароходство заняло часть бухты под свой судоремонтный завод, а остальная территория и акватория перешли во владение фабрики. И приходится только недоумевать, почему ни в Камчатрыбпроме, ни среди руководителей флотов не нашлось дальновидных хозяйственников, которых озаботила бы судьба бесценного дара природы.

С тех же 1950-х гг. рыбопромысловый флот Камчатки стал стремительно расти. Казалось, вот-вот пробьёт звёздный час бухты Бабия, флотоводцы вспомнят о существовании тихой гавани и примут должные меры для её использования.

Не тут-то было. Судоремонтно-механический завод стал расти на открытой чуть ли не всем ветрам Озерновской косе. И не мудрено, что за последующие несколько лет у стенки завода северо-западными ветрами и крутой зыбью было выведено из строя не одно судно. Среди них несколько теплоходов типа «Шелихов», новенький сейнер Рыбакколхозсоюза, гидрографическое судно...

Все эти события вызвали необходимость строительства бреквatera, который обошёлся не в одну сотню тысяч рублей. Но и он не обеспечит безопасную стоянку всех нуждающихся в ней судов, количество которых продолжает расти.

Когда у Рыбхолодфлота возникла потребность в базе межрейсового технического обслуживания, его руководители опять нашли для неё далеко не самое удачное место — на Моховой. Оттягав у рыбокомбината добрый кусок берега, они поставили к нему на «мёртвые» якоря плавучую судоремонтную базу «Красноярск», которую позднее заменила плавмастерская «Фреза». И здесь, как и следовало ожидать, не обошлось без критических ситуаций. В начале 1970-х не выдержали якоря, и «Красноярск» развернуло лагом к берегу, там же в шторм затонул теплоход «Гомель». Только по счастливой случайности обошлось без жертв.

Но жизнь не стоит на месте. Уже Океанрыбфлот, накопив более полусотни больших морозильных траулеров, стал оглядываться в поисках подходящего места для собственной базы межрейсового технического обслуживания. И вновь по фатальной закономернос-

ти взгляд специалистов флота не остановился на бухте Бабия. И, презрев печальный опыт механического завода и «Красноярска», они ошвартовали свой «Целиноград», переоборудованный в плавмастерскую, у нового причала в Аваче, также ничем не защищённого от ураганного зюйд-веста. Кстати, туда же, в Авачу, перебирается рыбный порт, вытесненный судоремонтным заводом «Фреза» из ковша. И как знать, долго ли хозяйничать докерам на новом месте: вполне возможно, что в недалёком будущем разросшаяся судоремонтная база Океанрыбфлота заставит портовиков искать другое пристанище.

Удивление и досаду испытываешь, глядя на результаты всех этих непродуманных решений. Неужели не ясно, что концентрация разбросанных по всей Авачинской губе судоремонтных баз и предприятий в одном месте — дело во всех отношениях выгодное? И надо ли говорить, что более всего для этой цели подходит бухта Бабия — как из соображений безопасности стоянки судов, так и с точки зрения эффективности производства.

А спросите рыбаков и моряков: каково им приходится, когда их суда стоят на рейде, особенно зимой? Чтобы добраться утром на вахту или попасть на берег, им приходится тратить массу времени. Да и сама вахта на открытом рейде требует многих людей, без которых при стоянке в безопасной бухте можно было обойтись.

К слову, бухта Бабия — уже не первая из естественных гаваней Авачинской губы, которая потеряна, вернее, может быть потеряна. Такая судьба постигла Богородское озеро, отданное в своё время на откуп лесозаводу и благополучно заваленное им опилками и прочими отходами деревообработки.

Обо всём этом я завожу речь не впервые. Опубликовал даже заметку в «Камчатской правде», которая так и называлась — «Спасите бухту Бабия». Получил и ответ из архитектурного отдела горисполкома. В сем маловразумительном документе сказано, что, дескать, в бухте Бабия будут произведены дноуглубительные работы, а на её берегах разместится яхтклуб. Плана застройки мне, однако, не показали, сославшись на его «секретность» (что секретного в яхтклубе, я так до сих пор и не понял). Но суть не в этой отписке. Главный вопрос: кому мешает бухта Бабия? А мешает она, как уже было сказано, жестянобаночной фабрике, которая испытывает острую нужду в цехах и складах, а строить их негде. На мой взгляд, руководители фабрики выбрали самый лёгкий, но далеко не самый выгодный путь. Если приглядеться к тому, как застроена территория предприятия, не может не броситься в глаза,

что при желании её можно использовать куда более эффективно — стоит только на месте одноэтажных складов, гаража и мастерских построить многоэтажные здания, то есть расти не вширь, а вверх.

Пишу эту статью, твёрдо зная, что меня поддержат все рыбаки, которые до сей поры не имеют тихой гавани для стоянки своих судов. Но эта поддержка нужна не мне — бухте Бабия, гибнущей под грохот сваливаемого в неё хлама. И я надеюсь, что все, кто заинтересован в её спасении и использовании, поднимут голос в её защиту.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран флота рыбной промышленности

Рыбак Камчатки, 1 января 1987 г., № 1

Что имеем, не храним...

Уважаемая редакция! В июне прошлого года на страницах вашей газеты была опубликована моя заметка «Спасите бухту Бабия», где шла речь о том, что без необходимости заваливается мусором и грунтом большая часть бухты. От архитектурного отдела горисполкома мне пришёл маловразумительный ответ, мол, в бухте будут произведены дноуглубительные работы. Но это, по сути дела, была самая настоящая бюрократическая отписка! Бухту продолжали заваливать, как в своё время заваливали Култучное озеро, несмотря на возмущение и протесты жителей города.

Судьбой бухты заинтересовались специалисты баз флотов. Это в основном капитаны дальнего плавания, ведущие специалисты Океанрыбфлота, Тралового флота, базы «Рыбхолодфлот», учебного судна «Анатолий Серов», работники навигационной камеры рыбного порта. Были даны запросы на телевидение. Активно включилась в борьбу за судьбу бухты Бабия газета «Рыбак Камчатки». Откликнулись специалисты с сорокалетним и более трудовым стажем в рыбной промышленности, умудрённые жизненным опытом, представляющие и знающие цену бухты Бабия. А вот от председателя облисполкома Н. А. Синетова пришёл ответ уклончивый и непонятный.

Что же представляет собой бухта Бабия? Она очень удобная, закрыта от всех ветров. Но, правда, мелководная в некоторой её части. При соответствующих дноуглубительных работах это будет идеальное место для стоянки судов флота рыбной промышленности и других. Там же могут стоять и плавдоки, сделаны береговые мастерские. При соответствующих работах можно и подвести к берегу электроэнергию для питания судов, пресную воду. А самое главное — труженики моря будут избавлены от необходи-

мости каждое утро добираться к стоящим на рейде судам на портовых буксирах, особенно в зимнее время, на ветру и морозе. При взятии электропитания с берега сохраняются моторесурсы вспомогательных двигателей. А ведь это очень важно. Будет также экономиться дизтопливо.

Но есть и ещё один немаловажный вопрос. Сколько и что выгадает горисполком, засыпав бухту? Ведь невелика будет эта площадь. Много домов там не построишь.

Вопрос о бухте Бабия поднят уважаемыми людьми города, специалистами. Почему бы не собрать их в горисполкоме и не обменяться мнениями, поспорить? Ведь в споре рождается истина. А пока что огромные КамАЗы возят грунт и мусор. Бухта, конечно, бесстрашна противостоять натиску современной техники. И остаётся ещё один важный вопрос: простят ли нам потомки содеянное?

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран флота рыбной промышленности

Мнение журналиста.

Мы стояли с Тимофеем Михайловичем Кривоноговым на берегу бухты Бабия и с высоты осматривали картину «боевых действий» против этого уникального кусочка природы. Помню, последний раз заезжал в этот уголок Петропавловска лет пять-шесть назад. Сейчас смотрю и удивляюсь: бухта как-то сжалась, сморщилась, что ли. Такое впечатление, что со всех сторон на водную гладь наступают берега. Если так дело пойдёт и дальше, подобными темпами, глядишь — и смотреть не на что будет скоро.

Казалось бы, сама природа позаботилась заранее о камчатских моряках и рыбаках, создав такую удобную гавань. В мире нечто похожее, говорят ветераны флота, есть разве что у шведов и норвежцев — фьорды. Японцы, американцы создают в нужных им местах рукотворные гавани, врубаются в скалы... А мы — получили даром уже готовое и норовим от этого готового... избавиться всеми немислимыми способами. Вот, например, судоремонтный завод морского пароходства. Нет, чтобы вдоль берега «растечься» влево и вправо, так они в бухту пошли — сваи забивают, землю насыпают. А с другого края — ещё хлеще: привозят мусор, грязь и т. п., и всё это бульдозерами — в бухту. Скоро этот своеобразный заливчик, «карман», что тянется вдоль улицы Индустриальной, будет полностью засыпан...

Поднимаемся на борт учебного судна «Анатолий Серов». Ветераны камчатского флота Виктор Михайлович Костенко, капитан судна,

Алексей Егорович Нестеров, Михаил Васильевич Гончаров каждый по-своему, но говорили одно: нельзя ни в коем случае засыпать бухту Бабия. В прошлые годы — 1950—1960-е — как-то до этого руки не доходили, а сейчас-то: и техника есть мощная, и нужда острая пришла в такой гавани. Флот-то растёт! И растут, множатся проблемы, связанные с отстоем, ремонтом и т. д.

«Представьте себе, — рассказывал А. Е. Нестеров, — что чувствует рыбак, оторванный от родного дома на несколько месяцев, когда он стоит сутками на рейде. Вон семья, на берегу, а ты на корабле торчишь. А были бы в бухте Бабия — пожалуйста, сел на автобус и в город махнул...»

Тут Т. М. Кривоногов (может, кстати, а может, и нет) вспомнил о Владивостоке, повёл разговор о том, как строилась бухта Золотой Рог. Был ведь у отцов города соблазн завалить её часть, но, видно, вовремя одумались, заглянули чуть вперёд, лет этак на сто, и стали строить порт. А какие тогда, при царе-то, орудия труда были: кирка, лом да лопата. Так ведь теперь это одна из красивейших и удобнейших гаваней мира. Настоящими патриотами России оказались дальневосточные генералы и адмиралы...

В былое время общественность зачастую поднимала свой голос, к сожалению слишком поздно, когда уже что-то терялось, уничтожалось. Сейчас, в эпоху гласности, демократизации нашего общества, мы научились делать это более-менее вовремя. Так вот, бухту Бабия ещё можно спасти и направить средства и силы на то, чтобы привести её в порядок. Но для этого нужны совместные усилия, как городских властей, так и общественности Петропавловска. Однако официальная реакция на выступления «Камчатской правды» и «Рыбака Камчатки» внушает опасение, что жителей города хотят просто-напросто поставить перед фактом уничтоженной бухты. И здесь Петропавловский горисполком действует по логике и меркам старых, отшумевших времён. Всё-таки история с бухтой Бабия — не внутреннее дело горисполкома, это — наша общая боль. А поэтому решать и действовать надо в открытую. Время не ждёт.

С. Боровков

Камчатская правда, 13 июня 1987 г., № 135

А бухта гибнет... Глас вопиющего в пустыне?

И вновь пришёл в редакцию Тимофей Михайлович Кривоногов, капитан дальнего плавания, ветеран рыбной промышленности. И вновь положил на стол материал. Он — о бухте Бабия, которая гибнет на глазах у жителей города, на глазах у местных властей,

несмотря на широкий протест общественности. Сколько же ещё нужно голосов в защиту этого уникального творения природы, какие требуются доказательства, чтобы понять наконец — второй Земли, как и второй бухты Бабия, не будет, и беречь всё живое нужно сегодня!

Я, старожил Петропавловска с 1938 г., прекрасно помню, как общественность многие годы вела изнурительную борьбу с «отцами» города за спасение Култучного озера. Правда, от акватории осталась где-то половина, но дело с мёртвой точки сдвинулось. Сейчас всё-таки появилась надежда, что озеро будет углубляться. Непонятно только, почему местные власти с таким упорством сопротивлялись всем предложениям горожан по его спасению.

К сожалению, в отношении другой достопримечательности сдвигов нет. Речь идёт о бухте Бабия. Может, печальная участь этой бухты состоит в том, что она расположена на окраине города, и немногие видят творящееся на её берегах безобразия?

Общеизвестно, что долгие годы эта акватория была «бесхозной», но подошло время, и судоремонтный завод начал осваивать южную часть бухты — строить причалы и возводить заводские корпуса, однако, не совсем по-хозяйски относясь к этой жемчужине природы. Северная часть бухты использовалась Камчатрыбпромом для стоянки судов отстойного флота и учебного судна «Анатолий Серов».

Производственное объединение, к сожалению, не проявило к бухте ни малейшей заинтересованности. А ведь лучшей, удобнейшей стоянки для флота в городе не найдёшь. Правда, часть бухты мелководна. Но грунт здесь подходящий — мелкая галька, ил, и водоём достаточно просто можно было углубить. Рачительный хозяин так бы и сделал. Но никто этим заниматься не стал, поддавшись соблазну идти по лёгкому пути. Раньше бухта (я хорошо это помню) соединялась с океаном системой протоков. Сейчас всё засыпали, и на этом месте построили базу. Насыпали грунт, и в юго-восточной части сделали склады ремонтно-строительного управления и пароходства. Теперь усиленно возят грунт, а вместе с ним и мусор, и производят отсыпку. Ещё немного времени — и мощные бульдозеры спихнут всё в воду.

Общественность города и баз флотов забила тревогу. В защиту бухты два раза выступила «Камчатская правда». Не осталась в стороне и рыбацкая газета. Забили тревогу и специалисты. Страсти накалились. Года два назад в горисполкоме было собрано совещание. В его работе принимали участие представители баз флотов, пресса, телевидение...

Вопрос был поставлен серьёзно. Мнение собравшихся было единодушным — прекратить засыпать бухту грунтом и мусором! Тогда же, на совещании, власти города в лице председателя горисполкома и архитектора обещали не засыпать бухту. Успокоенные этим заверением, защитники природы разошлись по домам.

Никто не предполагал, что такие солидные люди, какими являются работники горисполкома, могут не сдержать слово. Причём метод борьбы с общественностью, вернее, с бухтой, был варварский. Как это делалось? А очень просто. Мощные самосвалы подвозили грунт и мусор к берегу. А общественность начинала бить тревогу. Шли жалобы в горисполком, на телевидение, в газеты. Но почему-то «никто не знал», по чьему указанию возобновилась атака на природу. Временно подвозку грунта прекращали, затем несколько дней работал бульдозер, разравнивал грунт. Потом наступило затишье — на несколько месяцев. И так продолжается уже несколько лет...

На сегодняшний день часть бухты (у магазина «Рассвет») засыпали, и люди построили гаражи. Возле понтонной переправы (около магазина жестянобаночной фабрики и её проходной) соорудили несколько складов. Соорудили навечно — из шлакоблоков и стальных труб, для производственной мастерской «Юбилейная». Но стоит ли губить столь чудный уголок ради постройки таких сооружений?

Руководство фабрики вынашивает тем временем план за счёт засыпанной грунтом бухты расширить свою территорию для дальнейшего строительства складов, хотя на территории фабрики имеются ещё довольно убогие помещения довоенной постройки. Вот что в первую очередь нужно снести для освобождения территории. И не надо будет уничтожать бухту.

Давайте посмотрим правде в глаза. Почти всё время с десятков судов Камчатрыбпрома стоит на рейде. В штормовую погоду на борту остаётся две трети экипажа, да и пришедшие с моря рыбаки не могут попасть на берег к семье. Это наносит людям моральный ущерб. Доставке на рейд членов экипажей этих судов обходится дорого — восемьдесят рублей в час за аренду катера. Вот из этого и складываются так называемые накладные расходы. А будь причал, проблема решалась бы проще и дешевле. Конечно, в таких вещах, как вышеописанная история, нельзя торопиться. Надо всё взвесить и обдумать, обсудить со специалистами флотов...

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран флота рыбной промышленности

Рыбак Камчатки, 15 сентября 1989 г., № 37

Пусть в бухту живую воду

Несколько лет назад на страницах нашей рыбацкой газеты шла борьба за спасение бухты Бабия. Общественность, особенно плавсостав рыбацких флотов, не смогли смириться с тем, что бухта засыпается мусором, требовали от руководства города запретить это безобразие, найти возможности углубить бухту, сделать её удобным местом стоянки рыбацких судов. Благодаря газетной кампании в горисполкоме состоялась встреча представителей баз флотов и общественности с властями и главным архитектором. На этой встрече власти пообещали при наличии средств начать в бухте дноуглубительные работы. Однако ничего подобного не происходило, по-прежнему самосвалы сваливали на берега обмелевшей окончательно бухты мусор и грунт.

Но с недавнего времени в бухте Бабия две землечерпалки начали вести дноуглубительные работы. Оказывается, делается это по заказу Управления тралового и рефрижераторного флота. Я не поленился и встретился с начальником отдела капитального строительства Тралфлота Ю. В. Панаевым. Выяснилось следующее.

Выйдя из системы Камчатрыбпрома, Тралфлот, как известно, лишился причалов и складских помещений. Остро встал вопрос о месте базирования флота, размещения вспомогательных подразделений. Тут-то и вспомнили о бухте Бабия. Власти города дали «добро», определили место под строительство, правда, меньше, чем хотелось бы. Тем не менее, дноуглубительные работы были начаты, готовится проектная документация. По проекту у восточного берега бухты будет стоянка плавбаз, а в южной части — среднетоннажного добывающего флота. На берегу будут возведены складские и всякие другие помещения.

На мой вопрос о сложностях ведения дноуглубительных работ, Юрий Васильевич ответил, что в бухту валилось всё: бракованные плиты, стальные трубы, рельсы. Безусловно, такой «хлам» сдерживает работу землечерпалок, приводит к незапланированным затратам. Но появилось и нечто отградное. По свидетельству капитанов земснарядов, после очистки дна бухты от ила там стали бить родники — на заботу человека природа тоже отвечает добром.

Вот эти-то родники и утвердили меня в мысли: проект освоения акватории и берегов бухты Бабия надо проработать поглубже. Старожилам хорошо известно, что к южной части бухты когда-то прямо от океана выходили протоки — шёл водообмен, в бухту заходили корюшка и сельдь. При строительстве дороги на Завойко

эти протоки были засыпаны, водообмен резко уменьшился, рыба в бухте со временем почти исчезла. Считаю, что сейчас самое время начатое Тралфлотом доброе дело довести до логического конца: очистить засыпанные когда-то протоки, пустить в бухту живую воду. Конечно, для этого нужно увеличить площадь акватории, отводимой для потребностей Тралфлота. Думаю, что не обойтись в этом деле и без участия городской общественности, других рыбацких флотов, общества охраны природы.

Если уж начали вкладывать в бухту Бабия многомиллионные средства, то давайте по-хозяйски предусмотрим всё необходимое. Чтобы потом не жалеть.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания, старожил города

Рыбак Камчатки, 1990 г.

Полвека в море

В двадцать пять лет, после службы в Красной Армии, пришёл Иван Игнатьевич Крайнев на камчатскую судоверфь. Было это в 1937 г. Несмотря на молодость, завоевал он здесь заслуженный авторитет, отличался степенностью, рассудительностью и трудолюбием. В числе лучших тружеников судоверфи был удостоен почётного звания стахановца. Но заморозило паренька машинное отделение стоявшего в то время в ремонте парохода «Орочон», и в 1941 г. перешёл он на него кочегаром.

Началась Великая Отечественная война. Стало труднее: рейсы в США и Канаду, снабжение побережья Камчатки путинными грузами и вывоз рыбопродукции... Трудолюбивого кочегара приметили, и к концу войны он уже был машинистом. Помогали осваивать специальность ему такие известные на флоте люди, как Карп Ильич Коробов, Павел Кибличенко.

Сразу после войны Иван Игнатьевич поступил на курсы механиков третьего разряда, затем перешёл на пароход «Сима» четвёртым механиком, а потом и третьим. Работал в то время на «Симе» известный на флоте человек — Пётр Степанович Колесников. Это была личность большой морской культуры. Он имел диплом механика-универсала первого разряда и преподавал в морском техникуме. Была у Петра Степановича одна страсть: не жалел он ни сил, ни времени для того, чтобы всему, что знал сам, учить людей.

На судне постоянно проводил техминимумы. Он-то и посоветовал Ивану Игнатьевичу поступить на курсы. И механиком второго разряда Крайнев стал с его лёгкой руки.

После учёбы — снова работа, теперь уже в должности второго механика на БМРТ «Ительмен» под руководством того же Колесникова. О высокой профессиональной выучке Ивана Игнатьевича говорит такой факт. «Ительмен» предъявлялся Регистру во Владивостоке. Проводивший ходовые испытания инспектор был удивлён поразительной чистотой машинного отделения на таком старом судне. Иван Игнатьевич стоял на реверсах. На вопрос капитана о том, как прошли испытания, инспектор шутливо ответил: «Если бы на всех судах были такие механики, как Иван Игнатьевич, то я бы мог подписывать документы, не выходя из кабинета».

...На многих судах довелось работать Ивану Игнатьевичу, и везде он считался хорошим специалистом. За труд в годы Великой Отечественной войны награждён медалью и орденом Трудового Красного Знамени.

В мае 1987 г. заслуженному ветерану Рыбхолодфлота Ивану Игнатьевичу Крайневу исполнилось семьдесят пять лет. Мы, работавшие с ним, от души желаем ему здоровья, долгих лет жизни.

*Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран рыбной промышленности*

Рыбак Камчатки, 29 мая 1987 г., № 29

Чьё имя на борту?

Несколько лет назад читатели «Рыбака Камчатки», а особенно работники флота старшего поколения, с нетерпением ждали выхода следующего номера газеты. Дело в том, что на страницах газеты публиковалась повесть В. М. Иваницкого «Жизнь, отданная морю», рассказывающая о капитане Александре Игнатьевиче Дуднике. Имя этого человека достаточно известно на Дальнем Востоке и, как говорится, в рекламе не нуждается. Достаточно сказать, что он — первый капитан китобазы «Алеут» и ещё до войны был награждён орденом Ленина.

Читатели высказывали пожелания, чтобы редакция газеты обратилась в Камчатский обком КПСС и Минрыбхоз СССР о присвоении одному из крупнотоннажных судов типа плавзаводов или рефрижераторов имени капитана Дудника. Время шло. Общественность успокоили, что просьба будет удовлетворена.

Минуло ещё два года. В редакцию опять стали поступать письма с той же просьбой. И снова общественность «усыпили» тем, что всё согласовано якобы на уровне обкома КПСС, Минрыбхоза. Однако корабля с именем капитана Дудника нет. Люди устали ждать. Куда ещё обращаться?

До сего времени приходят из новостроя суда с именами на борту для нас незнакомыми или труднопроизносимыми. Выговорить такие названия трудно, а ведь приходится вести в море переговоры, капитанские часы. В названиях же судов — целые словосочетания. Попробуйте быстро и чётко произнести название плавбазы «50 лет Октября», БАТМ «Московская Олимпиада», «XX съезд ВЛКСМ». Неужели нельзя понять простую истину: то, что хорошо для газетной страницы, не совсем подходит для названия корабля? Недавно смотрю на название на борту — «Каинск». Начинаю гадать, уж не имя ли это библейского Каина или знаменитого разбойника Ваньки Каина увековечено на судне, принадлежащем Тралфлоту? Случайно на одной из географических карт обнаруживаю небольшой город в Сибири с названием Каинск...

Многие читатели, в основном работники флотов, писали в редакцию «Рыбака Камчатки» о крайне неудачном названии судов, имеющих в распоряжении баз флотов. Но дело с мёртвой точки не сдвинулось. Два судна, предназначенные для других флотов, случайно получил Океанрыбфлот. Это «Капитан Редкокаша» и «Владимир Бабич». На наших глазах Министерство морского флота дало целым сериям судов имена своих работников — капитанов, механиков и боцманов. Можно только радоваться и приветствовать тружеников колхоза имени В. И. Ленина, которые дают имена своих ушедших из жизни работников судам из новостроя. Это имя Героя Социалистического Труда Белоусова, а также Солодчука, Героя Советского Союза Ковалёва. Надо надеяться, что одно из судов будет носить имя Михаила Константиновича Старицына — бывшего председателя этого колхоза.

Считаю, что и имена знатных рыбаков Камчатки должны появиться на бортах судов Камчарыбпрома. Прежде всего, не надо забывать первых руководителей АКО, погибших в ежовщину. Это начальники АКО Адамович, Торопов, директор Жупановского рыбокомбината Тимофей Корниенко и другие. В АКОфлоте до войны трудились замечательные капитаны Ушаков, Александров. Много лет работал опытный капитан Бессмертный, длительное время он был главным капитаном флота Приморрыбпрома. Много лет работал в траловом флоте и капитан Евстафиади, не только прекрасный рыбак, но и отличный буксировщик. Воевал на фронте, умер в море, на трудовом посту.

Недавно ушёл из жизни скромный труженик, один из первых Героев Социалистического Труда Александр Андреевич Кузнецов. Неужели мы должны забыть и его, как и ушедшего от нас Николая

Владимировича Сотникова — первого капитана первого же камчатского БМРТ «Браслав»? Сотников, к слову, несколько раз избирался депутатом Верховного Совета СССР и имел ряд высоких правительственных наград. И список этот можно ещё продолжить.

А каких старших механиков имел флот! Особо выделяется Пётр Степанович Колесников. Он до войны имел диплом механика-универсала первого разряда, в то время это было редкостью. Память людская не забыла также прекрасных старших механиков Карпа Ильича Коробова, Николая Борисовича Домру, Владимира Петровича Вигурского, Бориса Загорского, Александра Елисеевича Мамонтова. Эти люди заслуживают, чтобы о них знало нынешнее поколение, чтобы их имена носили камчатские суда.

Поэтому особенно поражает чёрствость и равнодушие руководителей флота к своим бывшим товарищам. Хочется надеяться, что читатели «Рыбака Камчатки» всё же получают вразумительный ответ от работников Минрыбхоза СССР и других ответственных руководителей, будет ли решаться данный вопрос. Хочу попросить высказаться по этому поводу работников флотов и ветеранов рыбной промышленности.

*Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран флота рыбной промышленности
Рыбак Камчатки, 16 сентября 1988 г., № 38*

Примечание редактора. К теме названий судов Т. М. Кривоногов обращался в своих публикациях не раз. Об этом, в частности, свидетельствует ответ, подготовленный 22 июня 1963 г. отделом информации центральной газеты «Водный транспорт»: «Уважаемый тов. Кривоногов! Редакция сообщила Вам, что статья “Сногшибательные названия”, присланная Вами, подготовлена к печати и будет опубликована. Недавно, 13 июня, мы дали полосу, посвящённую этой теме... Редакция предполагает в первых числах июля снова выступить по поводу существующей практики присвоения названий новым судам. Ваша корреспонденция, как и другие материалы на эту тему, будут помещены в подборке».

Памяти ветерана

2 января (1989 г. — *Ред.*) на девяностом году жизни во Владивостоке умер Александр Ефимович Миронов, капитан дальнего плавания, старейший работник транспортного и рыбопромыслового флота Камчатки и Дальнего Востока. Впервые на Камчатку Александр Ефимович попал в лососёвую путину 1909 г. десятилетним парнишкой —

на западном побережье его отец арендовал рыболовный участок. Окончив гимназию и продолжив образование в университете, Александр Ефимович, тем не менее, решительно меняет свой жизненный уклад, избрав профессию моряка. В 1925 г. он оканчивает Владивостокский морской техникум. Вскоре его призывают на военную службу в пограничную флотилию ВЧК — ОГПУ, где он командует пограничным катером, осуществляя охрану побережья Приморья.

С начала 1930-х гг. А. Е. Миронов начинает работать штурманом на транспортных судах Акционерного Камчатского общества — пароходах «Якут», «Ительмен» и других. В 1936 г. Александр Ефимович назначается капитаном сейнера «Виллой», то есть он — первый капитан в только что созданной Базе активного опытного лова, которая с годами выросла в нынешний траловый флот Камчатки.

В годы Великой Отечественной войны А. Е. Миронов на пароходах Дальстроя осуществлял регулярные перевозки из США в порты Приморья и Магадан стратегических грузов. В послевоенное время плавал на пароходах Камчатрыбфлота «Сима», «Ительмен», «Орочон». В середине 1960-х гг. Александр Ефимович переводится во Владивосток, где работает капитаном теплохода «Яна», лоцманом морского рыбного порта, капитаном на стоящих в ремонте судах и уже в преклонном возрасте уходит на пенсию.

Многотрудную жизнь, полную забот и тревог, прожил капитан Миронов. Долгие годы несмываемой печатью довели над его судьбой слова «сын рыбопромышленника», и ни добросовестный труд, ни членство в партии, ни честность и порядочность не были надёжной защитой перед беспочвенными подозрениями.

Много достойных судоводителей вырастил старый капитан, примерами из собственной жизни подкреплял их учёбу. Один из них — отзывчивость и готовность помочь, выручить.

Мне памятен рассказ капитана М. Г. Чекаленко: «Году в 1956-м, поздней осенью, на СРТ “Алупка” брали мы сельдь в Олюторском заливе. Попали в морозный шторм, обледенели, еле выстояли и, когда чуть стихло, вышли к кромке ледового поля, где лежал в дрейфе большой голубой пароход. Это оказалась “Яна”. Подошли к ней, попросились отстояться до утра под её прикрытием. На крыле мостика показалась высокая фигура капитана с мегафоном. Нам разрешили встать под борт, спустили шторм-трап и предложили всей команде баню, комсоставу — горячую ванну, бункеровку водой и топливом... Вы представляете, что это значило для нас, вконец измотанных штормом и морозом?! Такое участие к нам, рыбакам, показалось тогда чуть ли не чудом... Вот таким мне запомнился

капитан Миронов! Да, вот таким, мудрым в совете и быстрым на помощь, на участие останется в памяти многих старых моряков-дальневосточников. Как хочется, чтобы такие черты души и характера почаще бы встречались у нынешней флотской молодёжи!

Несколько лет назад перед своей кончиной он в кругу друзей заметил: «Вот и пролетела жизнь (а старому мореходу к тому времени уже подходило к девятому десятку), и сейчас у меня только два желания. Первое — чтобы похоронили меня во Владивостоке, на Морском кладбище. А второе, чтобы назвали моим именем хотя бы самое малое рыбацкое судно».

Первое желание старого морехода сбылось. Друзья похоронили его на Морском кладбище в том месте, где он и хотел. А насчёт второго желания, может быть, подумают в Рыбхолодфлоте или траловом флоте, где Александр Ефимович в своё время значился капитаном номер один. Ведь это он был первым капитаном сейнера «Виллой» при организации Тралфлота в 1936 г.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания
Рыбак Камчатки, 13 января 1989 г., № 3

Имя на борту

Нынешней зимой в базу «Рыбхолодфлот» пришёл из новостроя СРТМ с названием «Капитан Башкирцев». Лёд, как говорят, тронулся. Ведь уже много лет идут разговоры о том, чтобы новым судам присваивать имена ушедших из жизни тружеников моря...

Работал капитан Башкирцев до ухода на пенсию безаварийно. Среди моряков пользовался большим уважением и авторитетом. Не оставалось в долгу перед ним и управление флота — его награждали орденами и медалями.

Написать же эту заметку об Александре Осиповиче меня подтолкнуло случайное знакомство с капитаном, перегонявшим СРТМ «Капитан Башкирцев» на Камчатку. Молодой капитан на мой вопрос, кто такой Башкирцев, простодушно ответил, что не знает. Работать, мол, с ним не приходилось...

Я рассказал ему всё, что знал об Александре Осиповиче и посоветовал завязать переписку с его семьёй во Владивостоке. Ну и, конечно же, установить портрет в кают-компании. Надеюсь, что это моё пожелание моряки выполнят...

Т. Кривоногов, капитан дальнего
плавания, ветеран флота

Рыбак Камчатки, 8 июля 1994 г., № 28



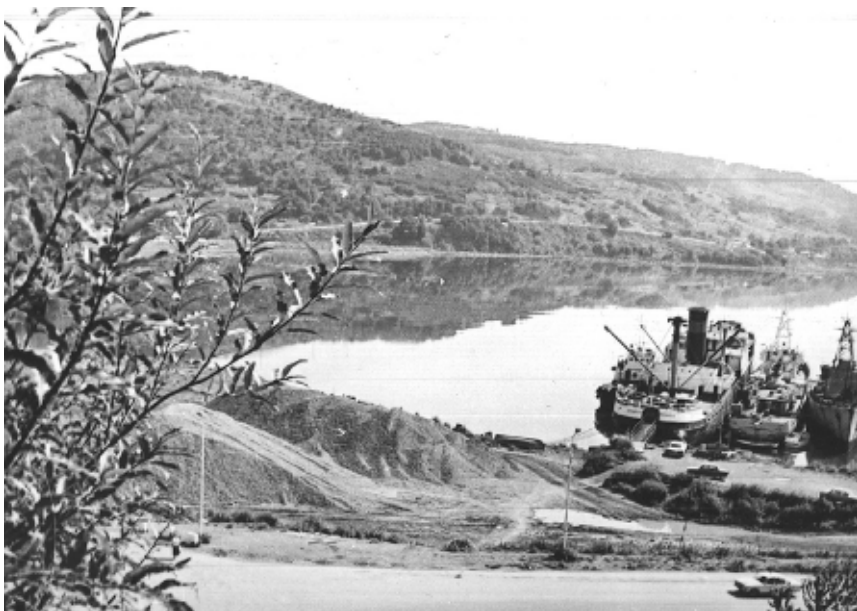
Председатель Государственной экзаменационной комиссии
Т. М. Кривоногов с выпускниками Октябрьского ГПТУ.
Посёлок Октябрьский, начало 1970-х гг.



Преподаватели, члены Государственной экзаменационной комиссии
и выпускники-судомеханики Октябрьского ГПТУ, 1975 г.



Петропавловская жестянобаночная фабрика, 1980-е гг.



Многострадальная бухта Бабия. Место последней стоянки парохода «Анатолий Серов» — учебно-тренировочного судна, 1980-е гг.



«Лощман Петропавловского морского рыбного порта Кривоногов на связи!».
Начало 1980-х гг.



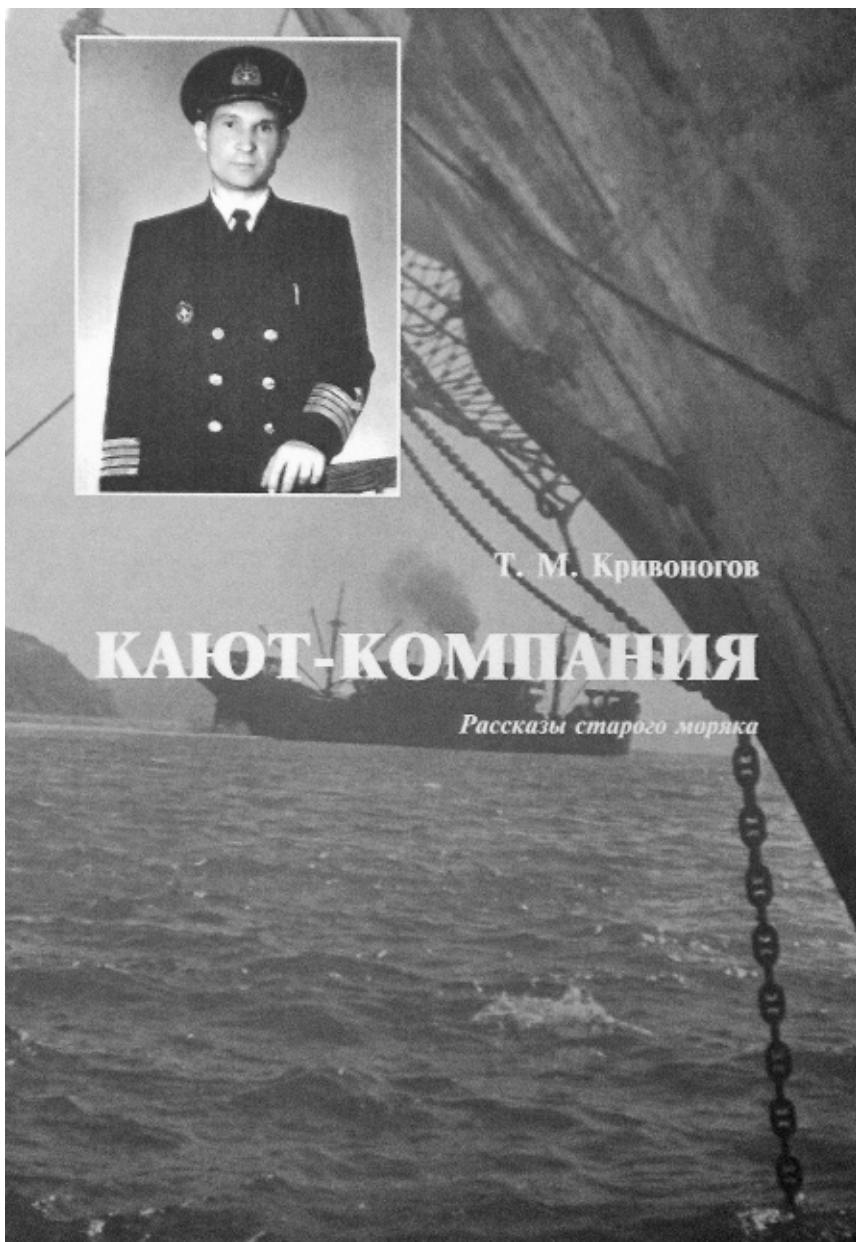
На праздновании 60-летия морского и рыбохозяйственного образования Камчатки, октябрь 2002 г. Слева направо — В. Ф. Попов, Т. М. Кривоногов, Г. Б. Рогозин На заднем плане — С. В. Гаврилов



«Читаю “Вести” с внуком вместе!» Тимофей Михайлович
и Антон Кривоноговы. Реклама газеты «Вести+ТВ»,
27 сентября 2001 г., № 39



Т. М. Кривоногов, начало 2000-х гг. Фотография М. Я. Жилина



Обложка первого издания книги «Кают-компания»,
Петропавловск-Камчатский, 2011 г.

Короткая память

Несколько лет назад в базу «Рыбхолодфлот» пришли два судна. Одному дали имя механика Носкова, другому — капитана Башкирцева. И того и другого прекрасно знали работники флота. Виктор Носков прошёл войну и завершил её в Берлине, награждён орденами. Окончил Херсонскую мореходку и в 1952 г. прибыл на Камчатку, работал в Тралфлоте и Рыбхолодфлоте, вырос до старшего механика и начальника механико-судовой службы.

О капитане Башкирцеве следует сказать особо. В начале 1930-х гг. он поступил работать в АКОфлот. Начал с палубного ученика. К концу Великой Отечественной войны был боцманом на пароходе «Орочон». Ходил в Америку. В 1945 г., когда я с ним познакомился, на столе в его каюте лежали учебники русского языка и арифметики. Кивнув на них, он сказал: «Как плохо, что за плечами лишь церковноприходская школа. Как хочется выучиться на штурмана! Вот и решаю примеры, пишу диктанты». В 1946 г. он поступил на курсы судоводителей-двухсоттонников в учебно-производственном комбинате во Владивостоке, потом окончил курсы штурманов малого, а потом и дальнего плавания. Каких трудов это ему стоило, знают только он и его близкие.

Штурманскую науку постигал под руководством таких опытных капитанов, как И. И. Баклаг, А. Сковпен, А. Гринько, М. Зеленский. И он стал капитаном. За хорошую работу во время экспедиции на танкере начальник Дальрыбы Ш. Надибаидзе вручил ему именные золотые часы и ключи от двухкомнатной квартиры.

Руководство Камчатрыбфлота поручило Башкирцеву перегнать пароход «Пятрас Цвирка» из Литвы в Петропавловск. Рейс был длительный, с множеством заходов в порты Африки, Индии, Кореи и Японии. С этой задачей он справился блестяще.

Когда пришёл корабль с именем Башкирцева на борту, я не удержался и написал об этом в нашу рыбацкую газету. А в настоящее время мы должны признать другое.

Встречаю недавно ветерана флота девиатора В. Ф. Попова. Он мне поведал удручающее. Недавно уничтожил девиацию на судне. Когда взял старую таблицу девиации, то с удивлением увидел, что оно ранее называлось «Капитан Башкирцев». Судно принадлежит АОО «Гольфстрим» и базируется в нашем порту. Там ведь должны знать хоть немного историю нашего флота! Подошёл капитан Б. П. Чанцев, его знают как ветерана флота, капитана-директора плавзавода «Рыбак Камчатки». Поведали ему эту грустную историю.

Старый моряк сказал с горечью: «Мне тем более обидно, ведь я начал штурманскую работу у Александра Осиповича в должности третьего помощника капитана. Более душевных и отзывчивых людей, чем Александр Осипович, я не встречал за свою долгую флотскую жизнь...»

Подошло ещё несколько ветеранов флота. Все были возмущены. Решили написать в нашу газету. Кто-то подал мысль узнать фамилии руководителей «Гольфстрима». Но тут прозвучал спокойный голос одного из уважаемых собеседников: «Зачем ещё пачкать страницы нашей газеты фамилиями этих охламонов?» И мы с ним согласились. Хватит и того, что наплевали в душу рыбаков.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания, ветеран флота

От редакции газеты. Мы всё-таки позвонили в «Гольфстрим» и связались с одним из его руководителей. Оказалось, что он прекрасно знает историю судна, знает, в честь кого оно названо. Но, говорит он, рыбалка на судне не была для Рыбхолодфлота удачной, «ни хвоста не поймали», несмотря на заграничные переоборудования. Потому и поменяли, с сожалением, название — мол, есть такая традиция у рыбаков. Комментировать ситуацию мы не будем — за что купили, за то и продали...

Рыбак Камчатки, 8 мая 1997 г., № 19

Яков Фимушкин и другие ветераны ждут помощи

С начала Великой Отечественной войны прошла мобилизация в ряды Красной Армии среди жителей и работников предприятий Камчатки. Не обошла она стороной и тружеников рыбного порта. Призвали в армию почти всех, иначе и быть не могло — грузчики были в основном физически сильными людьми зрелого возраста, калек и инвалидов среди них не имелось. Все сразу принялись за изучение солдатской науки, хотя многие из них недавно сняли красноармейские гимнастёрки. Был среди них и грузчик Яков Степанович Фимушкин. Однако вскоре вышло так, что прибывавшие из Америки пароходы с грузами по ленд-лизу обрабатывать было некому. Встал вопрос о возвращении мобилизованных грузчиков на свои места.

Вернулся в порт вместе с товарищами и Яков Фимушкин. Порт тогда был один — рыбный, морской торговый ещё строился.

Всю войну пришлось работать с полной отдачей. В порту не хватало складских площадей, а груза и техники шло много. Часть его переваливалась на Камчатке. Но люди находили выход. В районе

5-го километра были сделаны площадки. На них сгружали в основном продовольствие, а сверху накрывали брезентом. Теперешний сквер Свободы был сплошь в несколько ярусов заставлен ящиками с техникой.

Наконец-то пришла долгожданная победа! За свою самоотверженность Яков Степанович был награждён медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Доработал он до пенсии и остался жить на Камчатке. Построил домик на 21-м километре и повёл жизнь сельского труженика-пенсионера. Огород и содержание живности служили подспорьем к его пенсии. Летели годы. Вот уже отметили ему семьдесят лет, а потом и семьдесят пять, и восемьдесят. Умерла верная спутница жизни — жена. Дочь живёт со своей семьёй в городе. Остался Яков Степанович в доме один, в довершение всего потерял зрение. Оно настолько упало, что даже сходить в магазин без поводыря не может. Раз в неделю навещает его дочь. Закрылось предприятие, где работал зять.

В начале тяжёлых времён рыбный порт немного помогал своим пенсионерам: то продавал растительное масло по сниженной цене, то сахар. Но постепенно и этот ручёек помощи иссяк. Да оно и понятно. Как ни посмотришь на причалы, они пусты, стоит без работы портофлот. Соответственно, нет поступления денег и в кассу порта. Встаёт вопрос: как же выживать участникам войны, трудового фронта и вообще пенсионерам? Ведь особенно в тяжёлом положении оказалась именно эта категория людей.

Как же решали проблему питания в годы войны — ведь всё распределялось по карточкам? Выручала рыба. По карточкам давали только лосося. Камбала, треска и прилов во всех столовых были в неограниченном количестве. Готовились блюда из нерпичьего и сивучьего мяса по низким ценам. Промышлявшая в наших водах китобаза «Алеут» пожертвовала двух китов. Жители получили возможность засолить по двадцать — тридцать килограммов китового сала. Власти города искали выход, как накормить население, и находили его.

Надо сказать, что сейчас рыба есть в магазинах и киосках, но по цене, недоступной для пенсионеров. А рыбу свою Камчатка продаёт и в Корею, и в Китай, и в Японию.

Есть ли возможность помочь пенсионерам? Мне кажется, есть. У нас уже продолжительное время работают на город суда Траллфлота и базы «Рыбхолодфлот». Они же имеют и свои киоски по

продаже рыбы на Моховой и на 10-м километре. Надо подумать, чтобы продавать через эту торговую сеть рыбу по сниженной цене, а то и бесплатно выдавать пенсионерам, бывшим рыбакам какое-то количество свежей рыбы. Той же камбалы из прилова.

Для этого, во-первых, надо произвести учёт пенсионеров как рыбного порта, так и баз флотов. Делить их невозможно — начинали они свою трудовую деятельность, например, в Камчатрыбфлоте, а оканчивали или в Тралфлоте, или в рыбном порту. Ведь все эти годы шли непрерывные реорганизации. В первую очередь надо подумать об этом комитетам профсоюзов как рыбного порта, так и баз флотов.

Сейчас у всех пенсионеров — незавидная доля. Просим высказать своё мнение через газету «Рыбак Камчатки» руководителям рыбных предприятий и профсоюзных организаций. Яков Фимушкин и другие пенсионеры ждут помощи.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран флота рыбной промышленности

Рыбак Камчатки, 14 апреля 1995 г., № 16

Техническая викторина

Борт парохода «Сима» (по радио). На пароходе по инициативе комитета ВЛКСМ на днях проведена техническая викторина. К этой интересной игре моряки готовились долго и тщательно. Они использовали все возможности для повышения технических знаний. Матросы и кочегары аккуратно посещали кружки технической учёбы, читали литературу, пользовались консультациями старшего механика, старшего помощника капитана, боцмана. Особенно много поработали над собой тт. Клочков, Киселёв и другие. С большой готовностью помогали молодым морякам старший механик тов. Колесников, машинист тов. Фурсов, матрос первого класса тов. Кривоногов.

И вот настал долгожданный день. Комиссия заняла своё место за судейским столом в столовой судна, куда задолго до этого собрались участники викторины. Перед членами комиссии — специально изготовленный круг с вращающейся стрелкой. Круг разделён на десятки секторов с номерами, соответствующими определённым вопросам. Тут же находятся премии для победителей в технической викторине. По условиям игры каждый участник должен чётко и ясно ответить на пять вопросов. Номер вопроса указывает стрелка.

Первым подходит к столу матрос первого класса тов. Максutow. Ему достаются вопросы: «Какие бывают системы крепления якорного каната в канатном ящике?», «Разница между обухом и рымом», «Из чего изготавливаются растительные тросы?» и т. д. На все эти вопросы Максutow даёт правильные ответы.

Вслед за ним подходит к столу матрос тов. Клочков. На вопрос о разнице между стоячим и бегучим такелажем ответ даётся без промедления. На второй вопрос: «Что называется румбами и какие вы знаете основные румбы?», а также на три последующих вопроса тов. Клочков отвечает быстро и уверенно.

Токарю судна тов. Киселёву достаются вопросы: «Какие бывают паровые котлы по способу направления в них пламени и дыма?», «Какие трубы устанавливаются внутри парового котла?», «Сколько и каких клапанов должны иметь помпы простого и двойного действия?», «Для чего топка котла делается волнистой?», «Какие неисправности бывают у помп?» На все пять вопросов тов. Киселёв, добросовестно подготовившийся к викторине, дал исчерпывающие ответы.

Первую премию у матросов получили тт. Максотов и Ключков, у машинистов — тт. Киселёв и Бондаровский. Викторина показала, что многие моряки усердно занимаются повышением знаний, что помогает им повышать производительность труда.

Вместе с тем викторина также выявила, что отдельные молодые моряки пренебрегают учёбой, не занимаются над собой. К таким относятся тт. Образцов, Макаров, кочегары тт. Зильдман, Мухин, Агафонов.

Командование судна решило чаще практиковать проведение мероприятий, способствующих повышению технических знаний у моряков.

Н. Гладков, помощник капитана

Камчатская правда, 19 сентября 1947 г., № 218

Как экипаж нашей шхуны добился первенства в соревновании

Перед нами — моряками парусно-моторного флота стоит важная задача — обеспечить путинными грузами рыбокомбинаты обоих побережий Камчатки.

Наша шхуна имеет очень удобные трюмы и может перевозить до сотни тонн грузов. Она обладает хорошей мореходностью, всеми приспособлениями для погрузо-разгрузочных работ. Чтобы избежать простоев, моряки «Глобуса» решили производить разгрузку судна своими силами. В Усть-Камчатке и в Хайрюзовском рыбокомбинате на грузовые работы выходила вся команда. Это позволило нам обеспечить досрочное выполнение плана.

Экипаж шхуны повседневно борется за строжайшую экономию топлива и смазочных материалов. Много сотен миль прошло судно под парусами, не пуская в работу дизель. В результате мы сэкономили семнадцать тонн топлива.

В Охотском море и на Тихом океане часто разыгрываются сильные штормы. Но наши моряки не боятся непогоды. Мы не раз вступали в борьбу со стихией и всегда выходили победителями. Как-то шхуна возвращалась в Петропавловск. Внезапно подул ветер, достигший вскоре одиннадцати баллов. С огромной силой волны бились о борт судна. Старший помощник капитана тов. Кривоногов вместе с моряками принялся закрывать трюмы. Энергично трудились боцман тов. Гордиенко, старший матрос тов. Гусаров, матросы тт. Барсуков, Кирдяшкин, Добров. Отлично несла вахту машинная команда под руководством старшего механика тов. Табашникова, неустанно работал судовой радист тов. Безух, не оставляя судно без связи ни на одну минуту. Мы благополучно прибыли в порт.

Наша шхуна выполнила задание на 300 %, заняв первое место в парусно-моторном флоте Камчатки. В этом большая заслуга капитана Филиппа Спиридоновича Кощеева, работающего более двадцати лет на камчатских судах.

Сейчас шхуна стоит в порту. Экипаж ведёт ремонт механизмов, готовится к предстоящей навигации. Моряки решили в будущем году добиться новой трудовой победы во славу нашей великой Родины, во имя любимого вождя товарища Сталина.

В. Мотов, второй помощник
капитана шхуны «Глобус»

Камчатская правда, 14 декабря 1949 г., № 293

Заключение об аварии парусно-моторной шхуны «Глобус», принадлежащей Камчатрыбфлоту

Я, начальник инспекции флота Министерства рыбной промышленности СССР по Камчатскому бассейну Апенкин И. В., произведённым расследованием аварии шхуны «Глобус» установил следующее:

1. Время и место аварии.

Авария парусно-моторной шхуны «Глобус» произошла 17 июля 1951 г. в 14 часов в Охотском море, в Рекининской губе, в широте $60^{\circ}57'5''$ и долготе $163^{\circ}37' E$.

2. Последствия аварии.

Застигнутая в Пенжинской губе штормовой погодой парусно-моторная шхуна «Глобус» не смогла задержаться на месте при помощи отданных двух становых якорей и двух адмиралтейских верпов, работая полным передним ходом, и была сдрейфована к берегу на грунт, где получила следующие повреждения, установленные водолазным осмотром в Петропавловском рыбном порту 8 августа с. г.:

1. Руль отбит. На месте аварии при отливе обнаружили его на отливной полосе и подняли на борт.

2. Пятка руля обломана по гнезду чечевицы, подпятник загнут кверху и заклинил гребной винт.

3. Связные болты дейдвудных штук вырваны, связь между ними нарушена.

4. Металлическая обшивка киля от дейдвуда до 52-го шпангоута разошлась.

5. Подводная предохранительная медная обшивка от 52-го шпангоута до 14-го шпангоута в нижней части у киля оторвана и загнута кверху.

6. Киль от ахтерштевня до 42-го шпангоута размочален и имеет трещины, а от 42-го шпангоута до 14-го шпангоута с правого борта имеет задиры.

7. В районе 44-го шпангоута по правому борту на высоте одного метра от киля имеются две небольшие пробоины диаметром 7—8 см.

8. По левому борту между 34—32-м шпангоутами в полутора метрах ниже ватерлинии два листа предохранительной медной обшивки сорваны.

3. Обстоятельства аварии и описание её.

Парусно-моторная шхуна «Глобус» под командованием штурмана малого плавания Кривоногова Т. М., выпуска 1949 г., 14 июля с. г. ошвартовалась к левому борту парохода «Орочон», стоявшего на якоре в Пенжинской губе на рейде рыббазы Чемурнаут в качестве базы сельдевой экспедиции, для перегрузки доставленного пароходу бункерного угля. Погода была тихая. Перегрузку угля сначала производили из трюма № 1 шхуны.

Очередной прогноз погоды от 00 часов до 06 часов 15 июля с. г. предусматривал ветер северной четверти силой 3—4 балла. Последующие прогнозы погоды за 15 июля предусматривали ветер юго-западной четверти силой до 5—6 баллов. Перегрузка угля со шхуны на пароход продолжалась. После полудня ветер стал свежеть. В 13 часов 10 минут перегрузку угля из трюма № 1 закончили, шхуна перетянулась и начала перегрузку угля из трюма № 2. Ветер от зюйд-веста продолжал усиливаться, и в 16 часов он достиг силы 5—6 баллов. Волнение моря увеличивалось. Шхуна стала качаться на волнении и ударяться о борт парохода «Орочон», швартовы испытывали рывки и в 16 часов 15 минут начали обрываться. На шхуне приготовили главный двигатель. После обрыва швартовов шхуну отнесло от парохода, она отдала оба якоря, подрабатывая малым передним ходом. Ветер стремительно усиливался. Якоря не держали и дрейфовали. К концу суток 15 июля ветер достиг силы 7—8 баллов. Прогнозы погоды за 16 июля с. г. предусматривали ветер той же юго-западной четверти силой 5—7 баллов и только в конце суток с усилением до 7—8 баллов. Фактически же с утра 16 июля ветер был штормовой, силой 9—10 баллов.

В периоды отлива дрейф шхуны прекращался, главный двигатель переключали на холостую работу или останавливали. После 20 часов налёг туман, видимость ухудшалась. С приливом якоря начали дрейфовать. Пустили главный двигатель, сначала работали малым передним ходом, затем полным ходом. Обе якорь-цепи

потравили до жвака-галса. Ветер усилился до 11 баллов. Шхуну развернуло лагом к ветру, она дрейфовала к берегу.

Пытались передать по радио сигнал бедствия, но рация не работала, и радист исправить её не мог. Приготовили два адмиралтейских верпа, и в 07 часов 30 минут 17 июля отдали их. Шхуна в это время находилась от берега уже милях в двух. Берег скалистый, высотой около двухсот метров. Глубина у борта непрерывно уменьшалась, и на 12 часов была 7 сажен. В 14 часов 00 минут 17 июля с. г. шхуна кормовой частью ударилась о грунт; в 17 часов 10 минут удар шхуны повторился, и продолжились с каждой волной.

Капитан Кривоногов, посоветовавшись со своими помощниками и механиками, дал команду приготовить шлюпки к спуску на воду для высадки всего экипажа и оставшихся рабочих с парохода «Орочон» на берег, предвидя неминуемое крушение шхуны у скалистого берега.

Спустили на воду сначала спасательный бот, в который сели 16 человек, остальные четыре человека должны были сесть в рабочую шлюпку. Пока пытались спустить её на воду, бот с людьми оторвало от борта шхуны и понесло к берегу, на который выбросило его благополучно. Оставшиеся на шхуне четыре человека во главе со вторым помощником капитана спустить рабочую шлюпку не могли и оставались на шхуне, пока она во время отлива не обсохла. Шторм продолжался, и только с 20 июля с. г. ветер стал медленно ослабевать, оставаясь к концу суток силой 5—6 баллов, и задержался до конца 21 июля с. г. В течение 22 июля ветер послабел до 3—4 баллов. Для установления связи и затребования помощи аварийной шхуне группа членов экипажа отправилась пешком по берегу на рыббазу Чемурнаут, откуда радиовали на пароход «Орочон» и в Петропавловск об аварии шхуны.

23 июля с. г. в 06 часов 10 минут к шхуне подошёл из Чемурнаута катер «Джамбул», на котором возвратились члены экипажа. Начали готовиться к снятию шхуны с грунта. 24 июля с. г. в 05 часов 30 минут во время прилива катер забуксировал шхуну и снял её с грунта, а затем повёл её к пароходу «Орочон», приступили к перегрузке с неё оставшегося в трюме № 2 угля и закончили полностью. Откачали воду из трюма № 1 моторной помпой парохода. В 18 часов 40 минут пароход подал на шхуну буксирный трос, а в 18 часов 40 минут дал ход и последовал в Петропавловск, имея на буксире шхуну «Глобус».

2 августа с. г. пароход «Орочон» по прибытии на рейд Озерновского рыбокомбината передал шхуну «Глобус» на буксир пароходу

«Эскимос», который прибуксировал шхуну в Петропавловск 6 августа с. г., а 8 августа с. г. был произведён водолазный осмотр подводной части шхуны.

4. Причины аварии.

Авария шхуны «Глобус» произошла во второй половине июля месяца 1951 г., когда нельзя было ожидать штормовой силы ветра, к тому же затянувшегося на пять суток.

Наступление штормовой погоды не предусмотрело и бюро погоды Камчатского управления гидрометслужбы. Оно прогнозировало в течение всех суток 15 июля умеренный и свежий ветер не свыше 5—6 баллов, тогда как фактически во второй половине дня 15 июля сила ветра была уже 7—8 баллов. Этой силы ветра было достаточно, чтобы шхуна «Глобус» лишилась возможности маневрировать и уходить в море против ветра и волнения, к тому же совпавших с приливом мощной силы, как это имеется в Пенжинской губе.

Ветер дул с моря на берег, который находился в расстоянии от шхуны в пределах 14—15 миль. На таком ограниченном водном участке шхуна не могла штормовать без риска быть выброшенной на берег. У шхуны оставалась единственная возможность удержаться на месте на якорях и при помощи работы главного двигателя, что и было использовано, с дополнительной отдачей двух верпов адмиралтейского типа.

Этих принятых мер оказалось вполне достаточно, чтобы удержаться на месте во время отлива только от силы ветра. Но во время прилива шхуна не удерживалась на месте и дрейфовала. Положение шхуны осложнялось тем, что радиостанция у неё во время рейса вышла из строя, а аварийного передатчика она вообще не имеет, и передать сигнал бедствия не могла, а воздушную сигнализацию использовать нельзя было из-за тумана. Шхуна оказалась в обстановке непреодолимой силы, в результате которой была сдрейфована на грунт, где и получила повреждение руля и подводной части корпуса.

5. Виновные в аварии.

В действиях капитана шхуны «Глобус» Кривоногова и прочих лиц судового экипажа я не усматриваю каких-либо упущений, нарушений или небрежности, которые могли бы способствовать наступлению аварии, и виновными никого из них не считаю.

Авария произошла по стихийной причине.

Бюро погоды о надвигающейся штормовой погоде зюйд-вестовой четверти своевременно не предупредило.

6. Убытки от аварии.

Шхуна требует докового ремонта. Объём аварийного ремонта и стоимость его определить сейчас невозможно.

7. Предложения.

1. Выброску шхуны «Глобус» на грунт считать частной аварией, а убытки от неё отнести за счёт потерпевшей стороны — судовладельца в лице Управления транспортного флота Главкамчатрыбпрома на основании ст. 146 Кодекса торгового мореплавания СССР.

2. Обратить внимание начальника Камчатского управления гидрометслужбы на неудовлетворительную работу бюро погоды, которое не предусмотрело надвигающуюся затяжную штормовую погоду 15 июля с. г.

ГАКК. Ф. Р-470. Оп. 1. Д. 229. Л. 340—341об.

Читательская конференция

Недавно при политотделе Тралфлота состоялась читательская конференция по обсуждению повести А. Борщаговского «Пропали без вести». Она готовилась в течение месяца. На судах проводились громкие читки этого произведения.

Первой выступила Фефилова. Она охарактеризовала патриотизм советских моряков буксирного катера Ж-257 китобойного комбината «Подгорный», которые мужественно боролись с морской стихией в течение 82 дней. Тов. Фефилова отметила, что А. Борщаговский просто и выразительно рисует весь трагизм обстоятельств, в которых очутилась горстка людей, гибнущих от жажды и голода, воссоздаёт их живые образы, показывает, что благодаря исключительному самообладанию и знанию дела, дисциплинированности, товарищеской спайке, благодаря горячей любви к родине героическому экипажу удалось выйти победителем из величайших испытаний. Такая сила духа, такое чувство глубокого товарищества и взаимопомощи свойственны только советским людям, воспитанным славной коммунистической партией.

Несмотря на то что среди моряков катера не было ни одного коммуниста и комсомольца, старпом Кожин, выражая мысли всей шестёрки, в случае, если бы катер прибило к чужому берегу, с неотразимой силой сказал: «К примеру, спросят кто партийный, — все партийные...»

Старший помощник капитана рефрижератора «Мизар» т. Кулабухов в своём выступлении остановился на образе старпома Козлова, который в трудную минуту не растерялся, оставшись на катере без капитана и старшего механика. В заключение т. Кулабухов зая-

вил, что герои повести — простые советские люди — мужественно перенесли все лишения, показали высокие моральные качества.

Второму помощнику капитана рефрижератора «Мизар» повесть понравилась. Но он считает, что образ механика Облязова дан слабо, не показана его личная жизнь. Вначале создаётся впечатление, что механик скуп, запасается всем для себя, но при глубоком анализе ясно, что запасливость его была враждебна скопидомству куркуля.

О характере матроса Жебровского рассказал т. Поляков. Он отметил, что Саша чуток к товарищам, а в последние дни, когда они совсем выбились из сил, ухаживает за слабыми, не теряет присутствия духа, делает из одеял паруса, страстно мечтает об учёбе, с любовью вспоминает мать, жену, дочь.

— Книга «Пропали без вести», — говорит капитан рефрижератора «Меркурий» т. Кривоногов, — отражает будни советских моряков. Это никак не похоже на большинство романов буржуазной литературы, в которых персонажи, попавшие в аналогичные условия, почти неизменно дичают, теряют человеческий рассудок, доходят до людоедства.

Далее т. Кривоногов выразил сожаление, что очень мало писатели пишут о моряках промыслового флота.

С большим вниманием выслушали присутствующие рассказ бывшего боцмана траулера «Камчадал» т. Вирясова (как известно, экипаж «Камчадала» спас буксирный катер Ж-257). Вирясову было задано много вопросов.

Проведённая читательская конференция — хорошее начало. Нужно, чтобы такие конференции проводились чаще и на промысловых судах.

П. Хвостецкая

За высокие уловы, 18 марта 1956 г., № 24

В часы досуга

До поздней ночи приветливо светятся иллюминаторы кают-компании рефрижератора «Мизар». В кают-компании после трудового дня собираются члены экипажа судна, чтобы почитать свежие газеты и журналы, сыграть несколько партий в домино и шахматы, послушать беседу агитатора или запросто, по душам, поговорить с товарищем. Оно и понятно, для большинства моряков рефрижератор — дом.

Заполночь засиживаются за шахматами старший помощник капитана т. Бегулов, второй помощник капитана т. Кулаков, боцман

т. Прокофьев, любители игры в домино — матросы тт. Сахаров, Алёшин, Глуценко, Бакулин. Матроса Чиркова здесь можно видеть чаще за книгой. Книги он читает «запоем» и этим подчас доставляет немало беспокойства библиотекарю т. Кулакову.

Всякий раз, когда приходит очередной номер газеты с литературной записью «Мы — советские люди!», агитатор Бакулин начинает громкую читку.

Коллективные посещения кинотеатра давно стали традицией моряков «Мизара». Обычно идут на просмотр нового кинофильма или пьесы все, исключая вахтенного помощника и матроса. Большой интерес и горячее обсуждение вызвали пьеса «Любовь Ани Березко», «В добрый час», «Без вины виноватые», кинофильмы «Поединок», «Максим Перепелица» и другие.

Дружно готовился коллектив судна и к читательской конференции по книге А. Борщаговского «Пропали без вести», проведённой библиотекой политотдела в феврале.

Инициатором хорошо организованного культурного досуга команды рефрижератора «Мизар» является судовой комитет профсоюза (председатель матрос первого класса т. Бакулин).

М. Цыпышев, агитатор рефрижератора «Мизар»

За высокие уловы, 25 марта 1956 г., № 26

Быть бдительным всегда и везде

(с читательской конференции моряков тралового флота)

Недавно библиотека политотдела тралового флота провела читательскую конференцию на тему «Быть бдительным всегда и везде». Были обсуждены книги А. Авдеенко «Над Тиссой» и «Горная весна», посвящённые героическим будням славных советских пограничников и работников органов государственной безопасности.

Акустик СРТ «Беркут» т. Бобиков раскрыл основную идею произведений — происки иностранных разведок, засылка ими шпионов и диверсантов в СССР, борьба с ними наших органов безопасности и пограничников.

Затем Бобиков рассказал о напряжённой работе генерала Громады, полковника Шатрова, майора Зубакина. В заключение он сказал:

— Нам, морякам-рыбакам Камчатки, надо всегда и всюду быть бдительными, особенно, когда мы бываем в море, где не исключены случаи провокаций со стороны некоторых иностранных держав.

Глубоко раскрыла образ пограничника старшины Смолярчука работница управления тралфлота т. Фефелова:

— Опытный следопыт старшина Смолярчук на своей заставе знал каждое дерево, каждый камень, он умел видеть сразу весь лес и каждое дерево в отдельности. За свою многолетнюю службу на погранзаставе вместе со своим верным другом Витязем он задержал тридцать девять нарушителей границы, за что был отмечен высокой правительственной наградой — орденом Ленина.

Капитан рефрижератора «Юпитер» т. Сапожников рассказал о двух противоположных по характеру молодых людях, героях произведения А. Авдеенко — Олексе Сокаче, беззаветно любящем родину, и Андрее Лысаке — легкомысленном, трусливом молодом человеке, которому чужды общественные, государственные интересы.

— Большой творческой заслугой автора произведений «Над Тиссой», «Горная весна» и «По следу», — сказал капитан рефрижератора «Меркурий» т. Кривоногов, — является то, что он по-настоящему глубоко и правдиво показал трудную, требующую больших знаний и опыта работу тех, кто стоит на страже советских людей, строящих коммунистическое общество. Произведения А. Авдеенко — прямая противоположность буржуазным детективам. Несмотря на то что некоторые образы даны не во весь рост, книги его читаются с захватывающим интересом.

Л. Жукова

За высокие уловы, 27 апреля 1956 г., № 34

Этого могло не случиться

Всё началось с выпивки, которая в конечном счёте привела матроса Князева к обсуждению на общесудовом собрании.

А случилось это так. 27 ноября в свободное от работы время Князев сошёл на берег. Возвратился на корабль поздно, в нетрезвом состоянии. За него стоял вахту матрос Комаров.

На следующий день приказом по судну Князеву было объявлено справедливое взыскание — выговор. Казалось бы, что на этом вся история должна была кончиться. Но 30 ноября Князев совсем не вышел на работу. Старший помощник капитана ТХС «Меркурий» т. Кузнецов 1 декабря объявляет прогульщику строгий выговор. В этот же день Князев успел опохмелиться и в таком состоянии выйти на вахту. Ни очередная беседа с Князевым, ни новый строгий выговор с последним предупреждением не возымели действия.

...8 декабря захмелевший Князев держал ответ перед председателем судового комитета т. Рыбальченко и старшим помощником капитана т. Кузнецовым.

— Больше этого не будет... виноват я, — говорил Князев. — Ну выпил, ну списывайте... Не боюсь я... Имею несколько специальностей, — неожиданно закончил он, не смея поднять глаз на присутствовавших в каюте.

Тов. Кузнецов в это вечер решил списать Князева с судна.

— Пусть коллектив рассудит, — подсказали капитану ТХС «Меркурий» т. Кривоногову в отделе кадров.

На общесудовое собрание явились все свободные от вахты члены экипажа. Их волновал вопрос: почему так произошло, что хороший производственник, показавший образцы труда на промысле сельди, получивший за свою работу две благодарности от командования корабля, сейчас предстанет и будет держать ответ перед коллективом.

Князев полностью признал всю тяжесть сделанных им проступков и просил наказать его, но только не изгонять из моряцкой семьи.

— У меня нет семьи, я одинок, судно — мой дом. Иногда выйдешь на берег и встретишь приятелей, обязательно с ними выпьешь... Уйти от них у меня воли не хватало, хотя один из таких «друзей» помог пропить мои собственные триста рублей и обокрасть — вытащить у меня семьсот рублей.

Второй помощник капитана т. Березовский, боцман Петрашев, капитан судна т. Кривоногов справедливо критиковали Князева. Они говорили, что Князев опозорил весь коллектив. Вместе с тем они отмечали, что если Князев искренне раскаивается, ему можно предоставить возможность искупить свою вину перед товарищами, коллективом флота упорным трудом, восстановить славу передовика производства.

— Разбор дела Князева, — сказал матрос Сакаев, — не случайное явление. Дело в том, что на судне плохо поставлена воспитательная и культурно-массовая работа. Мы не обсуждали бы сегодня Князева, если бы командный состав, профсоюзная и комсомольская организации судна вникали в круг интересов моряков, заботились бы о содержательном, культурном отдыхе команды, занимались бы воспитанием людей, пропагандой здорового быта. На судне с ноября не выходит стенная газета, не оформлена и судовая Доска почёта, отсутствует наглядная агитация, не проводятся читательские конференции, шахматно-шашечные турниры. Более того, командование судна не навело должного порядка в несении вахт. Можно ли удивляться, что предоставленный самому себе Князев стал нарушителем трудовой и государственной дисциплины?

Члены команды не остановили его. Мы в состоянии привить Князеву чувство ответственности перед коллективом.

Матрос Князев оставлен на судне. Печальная история с ним — не единственный случай во флоте. Она должна послужить хорошим уроком для тех командиров, руководителей профсоюзных и комсомольских организаций судов, которые пренебрегают воспитанием моряков, используют как единственную и неоспоримую форму воздействия — административные меры, не нацеливают общественность судов на борьбу с пьянством, нарушителями устава службы и дисциплины на кораблях флота.

А. Георгиевская

За высокие уловы, 19 декабря 1956 г., № 93

Столько стоит «путь к причалу»

Недавно в редакцию пришёл старый моряк, ныне лоцман рыбного порта Тимофей Михайлович Кривоногов. Заставили его изменить привычный курс лоцманских проводок факты прямого разбазаривания государственных средств, ненужного дёргания уставших после трудового дня рыбаков БМРТ, готовящихся к выходу в рейс.

А факты такие. 27 мая около 20.00 БМРТ «Камышин» был ошвартован к причалу № 6 рыбного порта первым корпусом. Занимавший это место БМРТ «Иван Малякин» пришлось отвести от причала. Швартовными операциями были заняты рыбаки обоих судов и буксиров портофлота «Суровый» и «Ковшовый». Их услуги обошлись базе океанического рыболовства (по подсчётам Т. М. Кривоногова) в пятьсот с небольшим рублей. А лишилась база этих денег лишь для того, чтобы с «Камышина» выгрузить на городской холодильник 2,7 тонны рыбопродукции, то есть груза всего на два (!) стропа.

До этого «Камышин» стоял в Моховой в ста метрах от причала Петропавловского рыбоконсервного завода и сливал рыбий жир. Жира тоже была «капля» — семь тонн. Эту «каплю» завод принял, а затем БМРТ отправился на городской холодильник, чтобы положить эти два стропа консервов и мороженой рыбы в свою камеру.

Вмиг произведя грузовые операции, «Камышин» тихо замер у холодильника. Но тишина была прервана в два часа ночи крепкими выражениями невыспавшихся рыбаков, поднятых на швартовку. За два с половиной часа восстановили «статус кво» — «Иван Малякин» был вновь поставлен к причалу первым бортом, а «Камышин» — вторым. Это ночная кутерьма была вызвана тем, что-де

утром нужно грузить на «Малякина» продукты для экспедиции. И снова портофлот заготовил счёт для БОР.

Кроме того, Тимофей Михайлович вспомнил случай, когда один БАТМ или «Мыс» (какой, к сожалению, он не помнит, хотя дело было не так давно) швартовали к причалу № 8 лишь затем, чтобы погрузить на борт два кинопроектора. Вспомнил он и сорок шесть (!) швартовок БМРТ «Камчатская правда» перед выходом в рейс года два назад.

К сожалению, ночные швартовки у нас в порту ещё не редкость. Но всегда ли они нужны? В случае с «Камышиным» и «Иваном Малякиным» вполне можно было заняться ими или с вечера, или с утра после подъёма экипажей, так как машины с продуктами пришли только в 10.30 утра. Путешествия злополучных 2,7 т продукции тоже можно было избежать, отвезя их из Моховой в холодильник на грузовике.

Итак, затрачены солидные средства (кстати, БОР ежемесячно расходует на оплату услуг портофлота в среднем 50 тыс. руб.), люди были лишены элементарного положенного им отдыха, и всё из-за мизерного количества продукции, о котором всерьёз и говорить неловко.

На 600 тыс. руб. в год за швартовки с одной только базы флота из трёх — это серьёзно. Нарушение режима отдыха рыбаков — не менее серьёзно. Однако за решение этих серьёзных вопросов взяться некому. Во всяком случае, служба эксплуатации БОР за случай с «Камышиным» снимает с себя ответственность. Мы, мол, ни при чём, тем, куда сдавать продукцию, командует рыбоконсервный завод. На заводе тоже формально правы: в Моховой «Печень мятая» хранить негде, пусть сдают на холодильник. Круг замкнулся. А мог бы и не возникнуть, если бы кто-нибудь из причастных к этой истории громко, во весь голос сказал бы: «Братцы, да ведь мы делаем глупость!» и предложил тому же «Камышину» своей стрелой выгрузить продукцию на тот же «Суровый», тому же заводу перегрузить эти два стропа в автомашину и увезти на холодильник. Но... думающего человека в тот вечер не оказалось ни на заводе, ни в БОР, ни на «Камышине», да и вообще в окрестностях. А думать надо, и решать надо, если мы уважаем рыбаков и ценим их труд не на словах, а на деле.

О. Стукалов

Рыбак Камчатки, 13 июня 1982 г., № 69

Примечание редактора. Внимательный читатель, наверное, уже догадался, что изложенное в этой статье вполне могло стать поводом к написанию авторского рассказа «Об умных и отдыхе».

Письмо Владимира Мотова, 16 декабря 1990 г.

Дорогие мои ребята, Павел Петрович Ивашкин, Юрий Галактионович Мазур, Владимир Гаврилович Умелев, Тимофей Михайлович Кривоногов!

Так уж случилось, что, зная друг друга десятки лет, вы непосредственно не общаетесь. Со мной же у каждого из вас, или, наоборот, — у меня с каждым из вас поддерживаются многолетние добрые отношения. Перечисляя ваши имена, думал, как расположить вас в своём обращении? По близости отношений? Вы все мне близки, каждый своими особенностями. По количеству и частоте встреч? Как-то неудобно. По возрасту? Различие слишком незначительно. Решил: по расстоянию нахождения отправителя от адресата. Верю, что не обидитесь.

Ребята! Давние друзья нашей далёкой молодости! Подошло время, когда мозг и рука ещё работает, и нужно написать всем вам вместе и каждому отдельно. Скажу прямее: пора попрощаться, иначе можно опоздать и не выполнить общечеловеческую и личную обязанность.

Почти всю жизнь мы прожили в страшном времени, в тоталитарном государстве, при диком режиме. Молодость шла при рябом злодее и палаче. Любой из нас по оговору какой-нибудь... мог попасть под пулю исполнителя. О многом не рассказывал вам, но этот режим сломал и искалечил жизнь близким, да и мне с рождения. Да и одному из вас тоже многое испоганил. Весь период нашего становления как личностей из нас пытались вытравить всё человеческое, сделать послушными и даже благодарными рабами. А мы сопротивлялись, на флоте это было легче делать, чем на берегу. Мы не возносили, не льстили, не угодничали, не приспосабливались, не доносили, мы вынуждено терпели, так как явное отрицание всего влекло за собой лагерь.

Любому из нас были присущи обычные человеческие привычки и слабости. После рейса мы могли посидеть в «Вулкане», «Востоке», в АКО, на Сопке Любви, нам могли нравиться женщины, мы могли подраться, излишне выпить, но каждый из вас, с молодости до старости, остался Человеком с большой буквы.

Каждый из нас начинал флотскую жизнь ещё мальчишкой. Каждый прошёл тяжёлую и опасную морскую службу, притом на самом трудном для мореходов бассейне — Дальневосточном.

Через короткое время вы уже учили других флотским обязанностям, а совсем молодыми капитанили или трудились стармехом.

О жизни, судьбе, морских дорогах каждого из вас можно и нужно писать книгу, только скромность ваша не позволила вам обратиться к писателям и журналистам.

Жёны, дети, внуки Павла, Юрия, Владимира, Тимофея!

Конечно, вы знаете своего мужа, отца, деда, но вы знаете его только как близкого вам человека. У меня за жизнь были, видимо, сотни, десятки товарищей, друзей. Но именно ваши близкие были мне друзьями в молодости и остались ими до старости.

Ваши близкие — это самые порядочные, честные, добрые люди! Каждый из них не предаст и не продаст. Каждый из них прошёл трудный, тяжёлый, опасный, но честный жизненный путь. Они не сделают и не научат дурному. Каждый из этих нынешних стариков прожил жизнь с чистыми руками и чистой совестью! Это говорю вам я — правовед, к тому же перед вечностью не лукавят.

Что касается бывших и нынешних правителей, то они молиться должны на ваших стариков. Благодаря именно им и таким же, как мои друзья, правители прожили, живут и ещё какой-то период будут жить при коммунизме за счёт рабского труда и нищенской зарплаты, а теперь пенсии ваших близких.

Ну, а сейчас, ребята, пока жив, хочу попрощаться с вами. Двое из вас относительно здоровы, двое на инвалидности. У меня на руках тяжелобольная мать, собственные хвори прибавляются. Возможно, я ещё напишу, ну а если писем долго не будет — не поминайте лихом!

Читал статью Тимофея о заключённых, очень толково... Переворот октября 1917-го оказался не тот. Может, нашим внукам удастся жить по-человечески. Начавшийся в 1985 г. (официально) процесс должен когда-то привести Россию к настоящей демократии, настоящей жизни, если его партократия не задавит. С пищей станет лучше через год-два.

Храни вас бог, ребята. Живите долго, минимум до ста... С Новым 1991-м годом, дорогие ребята, обнимаю каждого из вас.

Судьба человека

1930-е гг. — время всеобщей коллективизации и освоения Дальнего Востока переселенцами. Именно в те далёкие годы семья крестьян Кривоноговых, как и сотни других, стала искать более приемлемое место жительства.

Жизнь в одной из деревень Курганской области стала просто невыносимой. В памяти Тимофея Кривоногова, тогда совсем ма-

ленького мальчишки, навсегда остались воспоминания о том, как они с родителями, бросив насиженное место, мотались по Сибири. Тимофей Михайлович помнит то состояние безысходности и карточную систему. Помнит, как их погрузили в так называемые «телячьи вагоны» поезда «Максим Горький», и каким долгим и бесконечным казался путь из Новосибирска во Владивосток. «Пятьсот-весёлый» поезд — так называли «Максима Горького» в народе — делал остановки возле каждой станции, и от этого дорога занимала ещё больше времени.

По приезде во Владивосток, после прохождения санитарной обработки и оформления документов Кривоноговы отплыли в Петропавловск на знаменитом пароходе «Ильич».

В конце девятнадцатого — начале двадцатого века на строительство флота много денег жертвовало купечество. Многие суда получили названия тех городов, на чьи деньги они строились, таких как «Москва», «Рязань», «Киев», «Петербург», «Нижний Новгород». Одно из судов получило название «Император Николай II». Построено оно было в Англии в 1895 г. по заказу Русского общества пароходства и торговли. Имело длину 122,2, ширину 13,7, и осадку 7,2 м, скорость — 12 миль в час. Этот товаропассажирский пароход отличался очень красивым внешним видом. У него были наклонные мачты, бушприт, на фок-мачте — красивые реи. Ходовой мостик был сделан из ценных пород тропического дерева. Судно начало работу на Чёрном море на крымско-кавказской и ближневосточной линиях. После отречения царя от престола пароход получил новое название — «Вече». А в траурные дни 1924 г. по просьбе моряков-черноморцев судно было названо «Ильичом». Есть неподтверждённая легенда о том, что на нём перевозили известную в преступном мире Соньку по кличке Золотая ручка. А уж доподлинно известно, что в 1929 г. рейсом в Стамбул на нём отплыл в эмиграцию Лев Троцкий, числившийся по учёту в жандармском управлении Российской империи как Лейба Давидов Бронштейн.

После 1929 г. к пароходу появился нездоровый интерес со стороны населения и пассажиров. Все интересовались, в какой каюте ехал да по какой палубе прохаживался Троцкий. Поэтому власти убрали судно с Чёрного моря с глаз долой.

В 1934 г. под командованием капитана Б. Н. Шишова «Ильич» прибыл во Владивосток. В то время как раз нужно было перевозить заключённых из портов Приморья — Ванино и Владивостока — на

Колыму, в Магадан. Существенной роли в этом «Ильич» сыграть не смог ввиду своих небольших размеров, потому было решено поставить его на линию Владивосток — Петропавловск-Камчатский, чтобы перевозить вербованных сезонных рабочих. Чем он успешно и занимался.

Несколько дней пути — и маленький Тимофей с родителями обрели жильё и работу в совхозе. Совхоз находился на месте современного 4-го километра и был небольшой — на две сотни коров и лошадей. Работники выращивали картошку да капусту.

Война застала Тимофея школьником, уже в 1941 г. ему пришлось идти работать.

Перед самым началом войны политруки читали лекции в поселковой школе, которая находилась на 8-м километре. Вся местная пацанва, в том числе и Тимофей, слушала их, раскрыв рот. Тимофей помнит, как тогдашние старики уверяли, что войны не миновать, даже несмотря на убеждения политруков о невероятных продуктовых запасах и военной мощи родины. С началом войны из посёлка исчезла нормальная еда, крупа, масло, хлеб оставался — чёрный. В посёлке, где жил Тимоша, от недоедания погиб кузнец — здоровенный мужик. А по прошествии некоторого времени из Америки стали приходить суда с продуктами первой необходимости, стало легче.

Шло время. Тимофей рос и в 1943 г. начал трудиться на рыбной базе. В 1945-м — на одном из буксиров. На следующий год поступил в учебно-курсовой комбинат на курсы судоводителей-двухсоттонников, потом выучился на штурмана малого, а затем и дальнего плавания. После, в 1965 г., окончил среднее мореходное училище. Набрав плавательный ценз, стал капитаном дальнего плавания. Тимофею Михайловичу по долгу службы приходилось бывать во многих крупных портах: Ванкувер, Йокогама, Осака...

О своей жене, с которой они живут с 1953 г., Тимофей Михайлович говорит с душевной улыбкой: «Я её как в карты выиграл! Таких женщин, чтоб всё при ней было, редко встретишь!» Валентина и Тимофей познакомились на побережье Камчатки в отдалённом рыбацком посёлке Кичига. Она работала на комбинате, а её избранник высадился там с командой по рабочим делам. Встреча была короткая, но очень яркая. Роман капитана и юной красавицы прервался на долгие три года. Всё это время их связывали только жаркие письма и взаимная тоска. Увидеться, хотя бы ненадолго, не представлялось возможным: работы в том посёлке для Тимофея не было, а самолёты тогда ещё не летали. На четвёртый год Валентина

приехала в командировку в Петропавловск. Долгожданная встреча благополучно завершилась регистрацией брака. В новой семье родились сын Александр и дочь Ольга. Ольга недавно с отличием окончила университет и получила «красный» диплом.

Любимые внуки Тимофея Михайловича и Валентины Петровны — Антоша и Тимоша, девяти и четырнадцати лет, всё время проводят вместе. Мальчишки учатся в школе, занимаются шахматами, беговыми лыжами, футболом и очень любопытствуют о море. Дедушкины рассказы о морских рейсах не оставляют их равнодушными. Во дворе у бабушки они часами пропадают в столярной мастерской, постигая настоящую мужскую работу. Вот так, тихо и спокойно, но со своей особой уникальностью проходит не одна человеческая жизнь. Но только не у Тимофея Михайловича.

Несмотря на свои преклонные годы, этот человек находит время и силы для того, чтобы отстаивать свою жизненную позицию, суть которой заключается в трудных поисках правды и справедливости.

Ксения Надточий

Панорама, 4 июня 2002 г., № 26

Жизнь старого капитана

Известному камчатскому капитану дальнего плавания Тимофею Михайловичу Кривоногову 22 января исполнилось 80 лет. Тимофеем Михайловичем прожил со своей женой Валентиной Петровной уже более пятидесяти лет, и за все эти годы супруги ни единого раза не поссорились. Для нашего времени это удивительно. «Но это действительно так, — подтверждает Валентина Петровна, беря мужа за руку. — А чего было ссориться, если жизнь шла нормально, во взаимной любви».

В последние годы на Камчатке знали Тимофея Михайловича Кривоногова как автора небольших краеведческих зарисовок из жизни морского промыслового и транспортного флотов. Было время, когда эти зарисовки выходили в газетах регулярно, и многие читатели вырезали их, чтобы сохранить — настолько необычными были описанные в них истории. И это неспроста, потому что автор зарисовок работал на флоте с 1945 по 1983 г., лично знал многих моряков, ходил на многих судах. Ему не надо было ничего выдумывать, жизнь сама подсказывала сюжеты. Многие зарисовки родились после разговоров с товарищами, коллегами. Память у Тимофея Михайловича хорошая, поэтому услышанное или прочитанное оставалось в ней надолго.

Где, например, прочтёшь подобное, если не у Кривоногова: «Отдать ли под суд человека за прогул, в основном зависело от капитана. Но капитан нёс ответственность и за укрывательство. Так что, вольно или невольно, все были связаны ответственностью. Но всё-таки порядочные капитаны подходили по-человечески к этой проблеме. Например, капитан С. В. Чуприна поступал так. При распределении праздничных вахт он говорил старпому: “Ты Иванова на Первомай на вахту не ставь. Всё равно напьётся, и тебе придётся составлять бумаги для суда. Лучше дай ему отгул”. В то время плавсостав имел в месяц два выходных дня.

Иначе к этому вопросу подходил капитан парохода “Кура” Порфирий Семёнович Деревянченко. Он заявлял так: “Я им водку в рот не наливаю. Пусть пьют, но знают меру. Надо помнить, что ты должен ещё и выходить на вахту”. Он судил безжалостно матросов и кочегаров. Даже умудрился отдать под суд второго помощника капитана Кешу Мандятова, единственного в то время “сына тундры”, окончившего мореходное училище, и третьего помощника Германа Ульянова. Хотя обычно к комсоставу относились лояльно.

Возмущался количеству судимых с парохода “Кура” даже сам народный судья посёлка Индустриальный, где была расположена судоверфь...»

Или вот такая зарисовка: «В 1952 г., в марте, при ограниченной видимости траулер “Топорок” оказался на камнях мыса Вилкова. Траулером командовал старый опытный капитан Владимир Васильевич Неклюдов, личность очень интересная. Выпускник Голопристанской мореходной школы, окончил её в 1916 г. Выходец из обедневших дворян. Прекрасно владел французским языком, свободно читал и писал. В годы революции оказался матросом на французском пассажирском лайнере. Судно держало линию порты Австралии — порты Европы. В России оказался в 1926 г. С приходом в 1930 г. в АКО парохода “Ительмен” он начал трудиться на нём в должности штурмана. А далее работал на паровых траулерах “Топорок”, “Дальневосточник” и других. Словом, опыта Неклюдову было не занимать.

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

Действительно, таких сведений не найдёшь ни в одном архиве, поэтому газетных публикаций Кривоногова читатели всегда ждали с нетерпением. А многие хотели увидеть их вместе, в одной книге. Увы, книги Т. М. Кривоногова нет до сих пор, но многие его рассказы опубликовал Сергей Гаврилов в сборнике «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки».

22 января Тимофею Михайловичу Кривоногову исполнилось 80 лет. Мы с журналистом Искандером Хакимовым пришли его поздравить. Нас усадили за праздничный стол, и мы стали слушателями ещё одной истории из прошлого флота, рассказанной тут же юбиляром. А его супруга Валентина Петровна поведала о том, как они когда-то познакомились...

Она родилась и выросла на острове Карагинском, затем жила в посёлках камчатского побережья. Её отец руководил рыбозаводами. Однажды, когда семья жила в Анапке, туда пароходом привезли уголь. Одним из штурманов на пароходе оказался молодой Тимофей Кривоногов. Он увидел девушку с двумя большими косами и сразу влюбился. Три года писал ей письма, и только после этого они смогли встретиться, чтобы окончательно полюбить друг друга и пожениться. Было это в 1953 г. С тех пор Кривоноговы вместе, вырастили двоих детей, теперь у них растут внуки. Лад и любовь царят в этой замечательной семье.

Тимофей Михайлович родился в селе Барашково Курганской области. В 1938 г. семья переехала в Петропавловск-Камчатский. Именно с этой поры и начинаются его воспоминания о прошлой камчатской жизни. Тимофей Михайлович окончил школу имени Л. Н. Толстого, здесь же, в Петропавловске, пережил войну. Трудиться начал в 1943 г. рыбообработчиком в бухте Шлюпочной. В 1945-м Кривоногов пришёл на флот, где вырос до капитана дальнего плавания. Перед выходом на пенсию в 1983 г. работал лоцманом Петропавловск-Камчатского морского рыбного порта.

Собственно, его многочисленные истории и зарисовки отражают автобиографию, тесно связанную с морем. Читая их, узнаёшь и о прошлом флота, и о жизни на Камчатке, и о самом авторе...

Нет предела нашей благодарности Тимофею Михайловичу за эти факты истории, сохранённые его памятью, а затем записанные и опубликованные в газетах и в упомянутом сборнике. Мы от имени всех заинтересованных читателей поздравляем Тимофея Михайловича с юбилеем и желаем ему и его супруге Валентине Петровне здоровья, дальнейшего семейного лада и долгих лет жизни!

Александр Смышляев

Старшее поколение, 25 января 2008 г., № 2



Валя Комарова за год до замужества,
1952 г.



Настойчивый старпом
с «Глобуса»



С любимой супругой Валентиной Петровной, 1967 г.



С сыном Александром, 1956 и 1971 гг.



- мама, (Тимочен Михаилу)
- сводный брат Владимир Гаврилович,
- отец Михаил Анисимович Кривоногов
- теща Валентина Петровна
- сын Саша
- мамочка Анна Андреевна Гавриловича

год примерно 1961-1962

Семья Кривоноговых, начало 1960-х гг.
Автограф О. Т. Кривоноговой

Жизнь старого капитана

»» Окончание. Начало на стр. 1

Действительно, такой информации не найдешь ни в одном архиве, поэтому газетных публикаций Кривоногова читатели всегда ждали с нетерпением. А многие хотели увидеть их вместе, в одной книге. Увы, книги Т.М. Кривоногова нет до сих пор, но многие его истории опубликовал Сергей Гагрилов в сборнике «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки».

22 января Тимофею Михайловичу Кривоногову исполнилось 80 лет. Мы с журналистом Александром Жакимовым пришли его поздравить. Нас усадили за праздничный стол, и мы стали слушателями еще одной истории из прошлого флота, рассказанной тут же юбиляром.

А его супруга Валентина Петровна поведала о том, как они когда-то познакомились...

Она родилась и выросла на острове Карагинском, затем жила в поселках камчатского побережья. Ее отец руководил рыбозаводами. Однажды, когда семья жила в Анапке, туда пароходом привезли уголь. Одним из штурманов на пароходе оказался молодой Тимофей Кривоногов. Он увидел де-

вушку с двумя большими косами и сразу влюбился. 3 года писал ей письма, и только после этого они смогли встретиться, чтобы окончательно полюбить друг друга и пожениться. Было это в 1953 году. С тех пор Кривоноговы вместе, вырастили двоих детей, теперь у них растут внуки. Лад и любовь царят в этой замечательной семье.

Тимофей Михайлович родился в селе Барашково Курганской области. В 1938 году семья переехала в Петропавловск-Камчатский. Именно с этой поры и начинаются его воспоминания о прошлой камчатской жизни. Тимофей Михайлович окончил школу им. Л.Толстого, здесь же, в Петропавловске, пережил войну, трудиться начал в 1943 году рыбообработчиком в бухте Шлюпочной. В 1945-м Кривоногов пришел на флот, где вырос до капитана дальнего плавания. Перед выходом на пенсию в 1983 году работал лоцманом Петропавловского Камчатского морского рыбного порта.

Собственно, его многочисленные истории и зарисовки отражают автобиографию, тесно связанную с морем. Читая их, узнаешь и о прошлом флота, и о жизни на Камчатке, и о самом авторе.

«В августе 1945 года я был юношей и работал на буксире «Кашалот» АКО флота. Буксир «Кашалот» был слушен на воду в конце 1944 года в США. Перегнан в порт Петропавловск-Камчатский капитаном дальнего плавания Карлом Карловичем Бергом, «Кашалот» начал работать на порт Усть-Камчатск, где брал на буксир и доставлял в Петропавловск кунгасы и катера, построенные на Ключевской судовой верфи. Кроме того, на буксире всегда были 2 баржи грузоподъемностью по 250 тонн.

В августе 1945 года было получено райсовое задание доставить в порт Комсомольск-на-Амуре 2 баржи с рыбой для питания рабочих авиационного завода. Рыба вылавливалась и закупалась под руководством направленного для этой цели инженера завода Шведова.

Когда «Кашалот» проходил Первый Курильский пролив, мы узнали о том, что объявлена война с Японией. Возвратиться в Петропавловск уже не было возможности, и капитан Григорий Трофимович Ленский повел судно не в Магадан, как гласило указание руководства флота, а в устье Амура. Риск, конечно, был велик. Но японцы, к нашему счастью, активных действий не



предпринимали, что позволило нам благополучно завершить рейс. Пришли мы в порт Комсомольск-на-Амуре, к пристани Дзюмги...»

Нет предела нашей благодарности Тимофею Михайловичу Кривоногову за эти факты истории, сохраненные его памятью, а затем записанные и опубликованные в газетах и в упомянутом сборнике. Мы от имени всех заинтересованных читателей поздравляем Тимофея Михайловича с юбилеем и желаем ему и его супруге Валентине Петровне здоровья, дальнейшего семейного лада и долгих лет жизни!

Александр СМЫШЛЯЕВ

На снимках: Т. М. Кривоногов с женой и дочерью; Т. М. Кривоногов – капитан дальнего плавания



Газета «Старшее поколение», 25 января 2008 г., № 2

**Отзыв на рукопись первого издания книги воспоминаний
Т. М. Кривоногова «Кают-компания.
Рассказы старого моряка»**

Свершилось! Наконец-то событие, о необходимости которого долгое время высказывалась краеведческая общественность и старые моряки, ветераны камчатского морского транспортного и рыбопромыслового флота, стало явью. К печати готовы воспоминания старожилы г. Петропавловска-Камчатского капитана дальнего плавания Тимофея Михайловича Кривоногова. Объявлены и планы общественного экспертного совета по издательской деятельности при Министерстве культуры Камчатского края финансово поддерживать издание этой книги.

Т. М. Кривоногов родился в январе 1928 г. в крестьянской семье в Курганской области. В июне 1938 г. в поисках лучшей доли семья Кривоноговых приехала в Петропавловск. Получается, что без малого семь десятилетий Т. М. Кривоногов является свидетелем той жизни, которая текла в Петропавловске, на побережьях Камчатки и судах флота. Природная наблюдательность, склонность к анализу и обобщению, а также немалый житейский опыт позволил ему постепенно накопить уникальные материалы, бесценные для краеведов, любителей истории Камчатки, современных моряков и рыбаков.

Интерес к истории Камчатки появился у Т. М. Кривоногова давно, но время систематизации накопленных знаний и полученного собственного житейского опыта пришло лишь в середине 1970-х гг. Первые публикации появились в центральном журнале «Морской флот» и газете «Рыбак Камчатки». В середине 1990-х гг. Тимофей Михайлович начал регулярно печататься в газете «Вести», где спустя несколько лет стал ведущим очень популярной рубрики «Кают-компания». В её рамках вышла значительная часть приводимого в книге материала. Ряд его интереснейших статей был опубликован также в ежегоднике КамчатГТУ «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки».

Подготовленные им рассказы прошли «рецензирование» не только специалистами, но и непосредственными участниками — жителями города, моряками и рыбаками, узнававшими в их персонажах самих себя, своих коллег или родственников. Нередко автору приходилось дополнять опубликованное новыми сведениями, подсказанными земляками, отвечать на их вопросы. Как исследователь, занимающийся вопросами истории флота и рыбной промышленно-

сти и работающий с архивными фондами, свидетельствую, что в рассказах Т. М. Кривоногова почти всё подтверждается документально. Это и придаёт им особую ценность, особенно с учётом того, что многие события, изложенные в казённых бумагах, не содержат некоторых немаловажных подробностей, которые знали только очевидцы происшествий.

Содержание книги разделено на три логические части, отдельные, но взаимно дополняющие друг друга, так как описываемые в них под разными углами события зачастую пересекаются.

Первая часть «Мне хочется немного рассказать вам о тогдашней жизни» повествует о событиях в жизни Петропавловска и АКО-флота, происходивших в 1930—1950-х гг. Этот период совершенно недостаточно освещён в имеющейся в нашем распоряжении мемуарной или краеведческой литературе. Это придаёт опубликованным сведениям особую ценность.

Материалы, вошедшие во вторую часть «Люди и судьбы», повествуют преимущественно о «персоналиях», как широко известных в своё время, так и самых рядовых тружениках, не занимавших особенно видных постов. Их объединяет то, что все они в своё время внесли посильный вклад в развитие основной отрасли промышленности нашего полуострова, но потом были основательно забыты. Тем самым они словно «подняты» из небытия. Надеюсь, что рассказы старого моряка помогут камчатцам больше узнать о славных страницах истории освоения камчатского побережья и почувствовать свою ответственность за наследие, переданное нам нашими предшественниками.

Третья часть воспоминаний названа «Морские были». Если две первые части были посвящены серьёзным вопросам истории морского транспортного и рыбопромышленного освоения камчатских берегов, показывали нелёгкие судьбы многих участвовавших в этом моряков и рыбаков, то предлагаемые здесь рассказы содержат много смешного, иногда нелепого и грустного, но одновременно поучительного, сопровождавшего суровые флотские будни. Такие истории нередко становились предметом обсуждения во время отдыха после напряжённой работы или за столом в кают-компании. Они вполне могли стать и темой душевного разговора старых товарищей или наставительной беседы опытного мастера с «салажатами» — флотской молодёжью.

Воспоминания Т. М. Кривоногова написаны хорошим литературным языком. Их особенностью является то, что автор избегает чрезмерной оценки собственной персоны, чем нередко грешат многие

мемуары. Слово «я» в его книге используется в таких смыслах: «Я знал одного замечательного человека...», после чего следует рассказ об этом человеке. Или: «Я принимал участие...», а затем повествуется о событии, а вовсе не о степени личного в нём участия.

Подобная книга подготовлена на нашем полуострове впервые. Полагаю, что она будет интересна разным поколениям камчатцев, в первую очередь — молодому. Она будет полезна учащимся морских учебных заведений, школьникам, да и всем любителям истории. Изданная книга украсит библиотеки края и послужит делу патриотического воспитания молодёжи.

С. В. Гаврилов, редактор-составитель,
заместитель председателя общественного
совета по издательской деятельности

Машинопись, 10 мая 2009 г.

Моряк ушёл в последний поход... (некролог)

5 октября 2010 г. завершился земной путь старожила Петропавловска, ветерана камчатского морского транспортного и рыбопромыслового флота, капитана дальнего плавания Тимофея Михайловича Кривоногова. Его большая жизнь во многом типична для старшего поколения нашей страны. Он родился 22 января 1928 г. в крестьянской семье в селе Барашково Курганской области. В июне 1938 г. семья Кривоноговых, покинувшая родные края в поисках лучшей доли, на старом пароходе «Ильич» приехала на Камчатку. Отец — Михаил Анисимович — устроился разнорабочим в ближнем к Петропавловску леспромхозе на 8-м километре. Мать — Анна Марковна — домохозяйка, воспитывала четверых детей. Тимофей Кривоногов учился в школе имени Л. Н. Толстого, что на улице Ключевской, где окончил шесть классов. В годы Великой Отечественной войны семья Кривоноговых, как и подавляющее большинство наших сограждан, как говорится, хватила лиха. Кормильца — отца семейства призвали в армию.

Трудовая биография Тимофея началась в трагическом 1941-м. Затем пришлось работать на лесосеке, обрабатывать рыбу на базе в бухте Шлюпочной. В 1945-м недавний школьник стал матросом буксира АКЮфлота «Кашалот». На этом судне и началась его долготная флотская служба. Затем была учёба на курсах судоводителей-двухсоттонников, работа матросом на знаменитом пароходе «Якут», в 1948 г. первая штурманская должность, дальние рейсы,

снова учёба, теперь в средней «мореходке». В 1962 г. Тимофей Михайлович становится капитаном дальнего плавания. Работал в Камчатрыбфлоте и Тралфлоте. С начала 1970-х — лоцман морского рыбного порта. В этой должности Тимофей Михайлович трудился до 1983 г., времени выхода на пенсию. В 1980 г. завёл в тесный ковш и поставил к причалу самое большое судно за всю историю порта — плавзавод «Рыбак Камчатки».

Шло время, наступила пора систематизации накопленных знаний и полученного опыта, да и захотелось рассказать о важных событиях, в которых принимал участие, интересных людях, встретившихся на жизненном пути. С середины 1970-х Тимофей Михайлович начал публикацию интереснейших рассказов, вначале в журнале «Морской флот», затем в нашем «Рыбаке», потом в «Вестях». Здесь он стал ведущим очень популярной рубрики «Кают-компания». Сейчас эти материалы, бесценные для краеведов, любителей истории Камчатки, моряков и рыбаков, обобщены в книге воспоминаний. Но, к сожалению, подержать в руках готовую книгу — первые на Камчатке морские мемуары — автор не успел...

Старый моряк ушёл в свой последний поход. Но остались дети и внуки, честно прожитая жизнь и добрая память.

Рыбак Камчатки, 10 октября 2010 г., № 37

СОДЕРЖАНИЕ

От редактора	3
«Мне хочется немного рассказать вам о тогдашней жизни...»	
Посёлок совхоза АКО	25
Петропавловский маяк	32
Джинсы для погорельцев	35
Юкола для пенсионеров	40
Жители Камчатки должны знать правду о ленд-лизе!	41
Пассажиры на палубе	44
«Медвежатника» привезли из тюрьмы	48
Морская сплотка	51
Последний стальной ветеран	62
О «Кашалоте» и угле	66
На родину, в лагеря... ..	69
Настоящие хозяева	71
Сняли с мели и растащили	74
Как поправили товарища Сталина	76
Вот такой «Херсонес»... ..	78
Пленные японцы	80
Авария «Якута»	83
«Краб», «Янтарь» и другие	85
Совет капитана Эгги	91
Королевский флот	94
Роковой пароход	97
Как сгорел «Якут»	99
Оссорская аномалия	103
Как пароход вместо Оссоры оказался в Караге	104
Кунгасники	107
Воры с «Якута» погубили семью	109
«Форменное» безобразии	113
Об умных и отдыхе	117
Трудовой подвиг и человеческая подлость	120
«Орочон» — пароход хороший... ..	123
Секретность	129
Как Озерновская коса стала уже	131
«Камбаловоз» пароход «Капитан Чириков»	133
Пожар в Охотском море	136
Зарплату вернули через суд	144
Пожар на «Тулуме»	146
Загубленный пароход	147
Навигационная камера	151
Риск — благородное дело	155
Уроки и способные ученики	157
Порядочный прокурор	161

Гибель «Караги»	164
Отказ можно отрезать	168
Как погубили Жупановский комбинат	169
Капитан стал судовладельцем	172
Ржавеющий флот	174
Калыгирскую сельдь заказывал московский купец Елисеев	176

Люди и судьбы

Мастер Вольтер	184
Рассказы механика Вигурского	189
Призрак «Кашалота»	193
Капитан Берг и горисполком	198
За сто первую версту	201
«Упрямый хохол»	204
Короткая память	208
Камень опасности	211
История одной жизни	213
Адмиралтейский якорь	217
Хороший человек Кулаженко	223
Карп Ильич, или трамповое плавание	230
Светлая голова	233
«Мы работали, а не служили...»	236
Капитан Миронов	240
Беда, если свояченица в Америке	248
Михаил Иванович Новиков	251
Вспоминая о годах учёбы...	254
Курсы штурманов малого и дальнего плавания	261
Первые выпускники учебно-курсового комбината	275
Средняя мореходка	280
Помполит Гладков и «учёный матрос»	286
Стахановец-двадцатипятидесятитысячник	290
Ветеран номер один	294
Рыбак и буксировщик	295
С Балтики на Камчатку	300
И в воде не утонул, и на войне не погиб	311
Джеклондоновский капитан	314

Морские были

«Остап» Войчук	324
Винтовка в бредне	328
Мсть «морского волка»	329
Химическая тревога	332
«Хороший» работник	334
«Моральный разложенец»	337
Воскресший штурман	340
Радист-капитан	342
Фараоново племя	344

Вещдок	345
Ночная бункеровка	347
Виски и леди	349
Почему канадцы не кукарекают	350
Лодыри-марксисты	353
Кондратовский топор	355
Охота пуще неволи	358
Сон на вахте	359
Как пёс догнал судно	361
Почему Америка богатая	363
Как повар капитана разжаловала	364
Как обманули прораба Попова	365
Пьяный Гриша	367
Повар поневоле	368
Незаслуженная обида	371
Медведи на пароходе	372
«Боевитая парторганизация»	373
Дуракам везёт!	374
Секрет в гармошке	376
Штурман Володя	377
Спички из отеля «Фукуя»	379
Встреча во Владивостоке	382
Капитан и уборщица	384
Китель с капитанского плеча	386
Борец с потерями тепла	387
Преступление и наказание	390
Свинья от капитана	392
Копчёная «Пикша»	394
Кустарь-беспатентщик	396
Овощи из Пфусунга	398
«Шовиниза»	402
Капитанский урок	406

Отдельные статьи и материалы автора

В первом рейсе	408
В борьбе за первенство	408
Рационально использовать рефрижераторный флот	409
Передовики соревнования	410
Выступление на пленуме	411
Имя капитана Дудника — большому кораблю	412
Курс — 270 градусов	414
«Якут» в устье реки Камчатки	417
Жизнь кипучая, боевая	418
Восстановить справедливость!	421
Спасите бухту Бабия!	422
Самосвалы у тихой гавани	423
Что имеем, не храним... ..	426

А бухта гибнет...	428
Пустим в бухту живую воду	431
Полвека в море	432
Чьё имя на борту	433
Памяти ветерана	435
Имя на борту	437
Короткая память	444
Яков Фимушкин и другие ветераны ждут помощи	445

Публикации и документы об авторе

Техническая викторина	448
Как экипаж нашей шхуны добился первенства в соревновании	449
Заключение об аварии	450
Читательская конференция	454
В часы досуга	455
Быть бдительным всегда и везде	456
Этого могло не случиться	457
Сколько стоит путь к причалу	459
Письмо Владимира Мотова	461
Судьба человека	462
Жизнь старого капитана	465
Отзыв на рукопись первого издания книги	472
Моряк ушёл в последний поход...	474

Библиотека «Вопросов истории Камчатки»

Тимофей Михайлович КРИВОНОГОВ

**КАЮТ-КОМПАНИЯ.
Рассказы старого моряка**

Редактор-составитель С. В. Гаврилов
Верстка и макет С. В. Гаврилова
Корректор Л. В. Орлова
Дизайн переплета О. И. Набутовской

Подписано в печать 15.03.2020. Формат 60х84/16.

Печать офсетная. Усл. печ. л. 27,94.

Тираж 500. Заказ 115

ООО «Холдинговая компания “Новая книга”».
683032, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Пограничная, 60.
Тел./факс 8(4152) 41-12-60

Отпечатано в ОАО «ИПК “Дальпресс”»
690950, г. Владивосток, пр-т Красного знамени, 10