

## Управление «Мурмансельдь» - в воспоминаниях ветеранов.

### СОДЕРЖАНИЕ:

1. Фотолетопись Управления «Мурмансельдь»
2. Кадры решают всё. В.Ф. Никитин
3. Берег-промыслу. Лапшин И.И.
4. Крупнотоннажный флот- основа «Мурманрыбпрома». Ю.А. Константинов
5. Так становились капитанами. Ю.И. Екимов
6. Мурмансельдь- вся моя жизнь. А.И. Яценко

*Авторы желают крепкого здоровья всем ветеранам  
Управления «Мурмансельдь», ныне работающим  
рыбакам всех флотов и бассейнов.*

### Управление «Мурмансельдь» - в памяти ветеранов флота.

За последние годы ушли в небытие управления «Севрыбхолодфлот», «Севрыбпромразведка», распались на составные части «Мурманрыбпром», «Траловый флот», упал авторитет признанного судоремонтного предприятия «Мурманская судовой верфь», сократились объемы продукции тарного комбината, фабрики орудий лова и других предприятий рыбохозяйственной отрасли Мурманска.

В этих условиях очень важно сохранить память о людях, много сделавших для рыбной отрасли Мурманска, сохранить опыт и преемственность поколений. Такой опыт и авторитет носило созданное в апреле 1949 года управление «Мурмансельдь», нацеленное на поставку атлантической сельди для населения страны. В 2009 году управлению исполнилось бы 60 лет и справедливым будет рассказать об истории этой организации, ее людях и славных традициях. На базе этого флота, на опыте специалистов некогда крупнейшей компании созданы и работают многие организации Союза рыбопромышленников Севера.

Здесь помещаются воспоминания ветеранов флота и мы приглашаем всех к участию в этом разговоре.

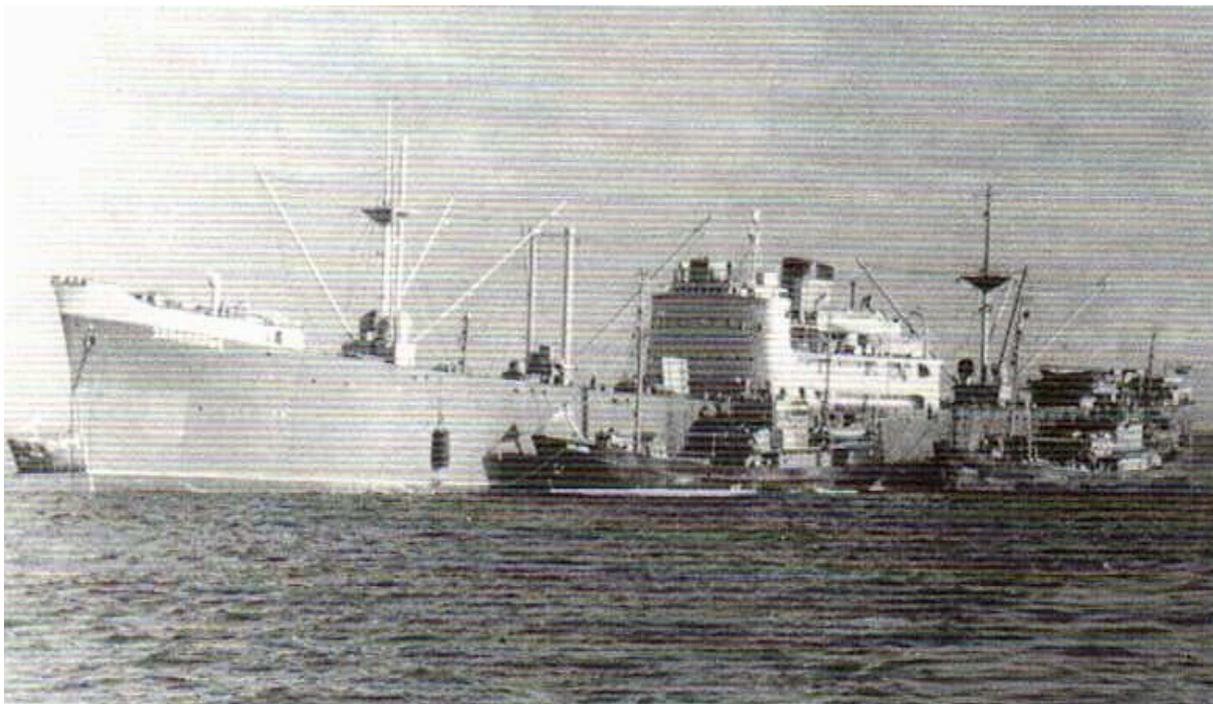


*Коллектив Мурмансельди-Мурманрыбпрома на Первомайской демонстрации.*



*Суда «Мурмансельди» в районе промысла*





*Суда «Мурмансельди» в районе промысла*



*Встреча экипажа*



Суда «Мурмансельди» в районе промысла



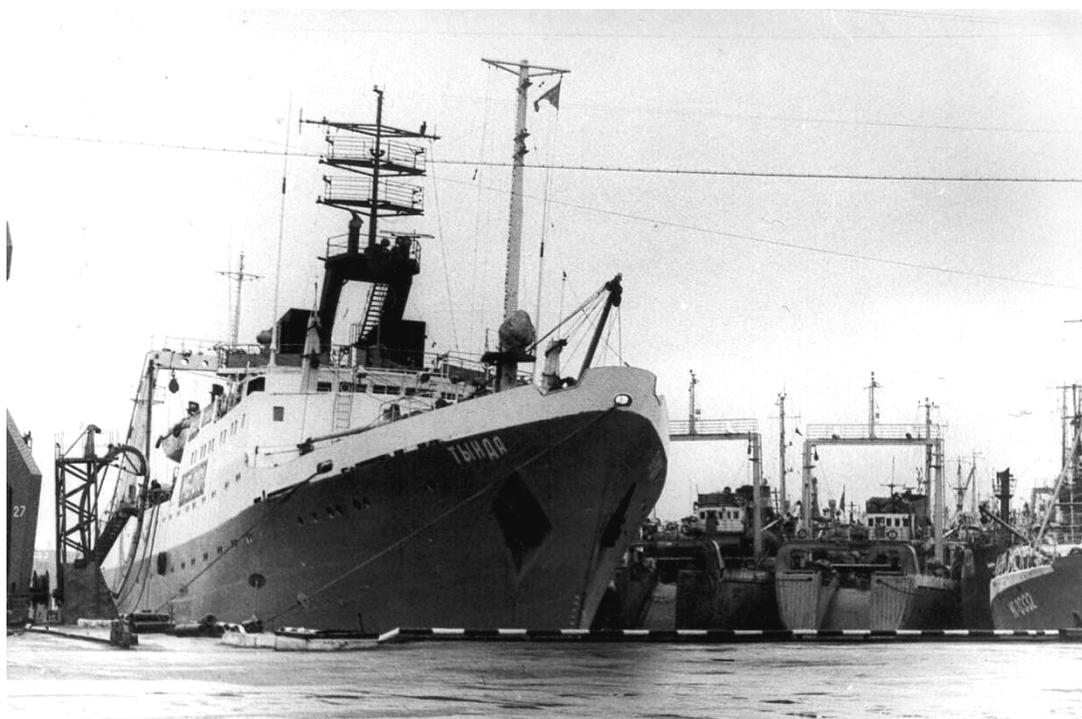
*БМРТ «Пинагорий» в Баренцевом море*



*БМРТ «Беломорск» после выгрузки*



*БМРТ «Михаил Квасников»*



*В рыбном порту*



*Генеральный директор ОАО «Мурманрыбпром»  
Э.К.Наумов на совещании в «Севрыбе»*



*Генеральный директор ОАО «Мурманрыбпром»  
Демяненко В.Д.*



*Генеральный директор ОАО «Мурманрыбпром»  
Шаповалов К.Н.*



*Лапшин И.В., Никитин В.Ф., Алимов А.Н., Ревнищев В.В., Шепель Л.И. на  
праздновании Дня Победы.*

## КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ



*Головнин Г.Ф., Никитин В.Ф., Белобров В.В., Николаенко А.В. на церемонии подписания договора «Берег – промыслу, Промысел – берегу»*

Недавно по делам службы вынужден был снять копию своей трудовой книжки, которая уже много лет хранилась в отделе кадров. Полистал ее, и сами собой возникли люди, события прошедших лет.

Среднее мореходное училище в Мурманске считалось кузницей кадров, поэтому не случайно, что конкурс в 1961 году на судомеханическое отделение, куда я подал документы, был 11 человек на одно место. Но вот что было определяющим при поступлении. По всей стране, в том числе и в сельской школе, где я закончил семилетку, была одна программа обучения. Поэтому если ты учился хорошо, то проблем с поступлением особых не было, т.к. уровень вопросов на вступительных экзаменах не выходил за пределы школьной программы. В то время не было необходимости в репетиторах, дополнительном образовании, а значит, возможности всех абитуриентов были равными. Думается, что это может быть главным и в современных условиях, тем более что с техническими кадрами, кадрами флотских профессий становится все хуже.

Средняя мореходка – это, прежде всего, начало флотской дисциплины. Здесь не лишним были и командиры по военно-морской подготовке, которые для 15-17 летних курсантов были поистине наставниками и учителями по жизни. Славилось мореходное училище и своими преподавателями. Можно назвать многих, но особенно запомнились Николай Николаевич Блинов, который преподавал паровые

машины и его супруга Хрусталева Александра Серапионовна, преподававшая паровые котлы. Дело в том, что мы были последним выпуском механиков-универсалов, как для паровых судов, так и для дизельных. Да еще добавились атомные энергетические установки, которые особенно стали интересными после посещения в 1961 году нашей группой атомохода «Ленин», стоявшего в Мурманске на ремонте.

На всю жизнь запомнились примеры из флотской жизни этой семьи, ходившей в море на тральщиках в должности судовых механиков. Как-то уже на третьем курсе, когда мы были достаточно солидными курсантами и готовились к практике, Николай Николаевич спросил нас: - *Что надо сделать вначале, когда заходишь в машинное отделение?*

Мы, уже считая себя опытными, начали отвечать, что надо посмотреть на приборы, работу главной машины и т.д. Николай Николаевич хитро посмотрел и сказал: *«В начале нужно посмотреть, есть ли трап в машинное отделение»*. Мы где-то в душе посмеялись, а уже спустя много лет на одной из встреч выпускников один из стармехов рассказал свою историю:

*-Стоим как-то на ремонте в Клайпеде. Я, старший механик, смотрю чертежи в своей каюте, как вдруг по связи вызывают старшего механика в машину. Во время ремонта на судне не ахти какое освещение, открываю дверь в машину и ступаю на трап. Не найдя ступеньки, срываюсь и лечу вниз. Сломал пару ребер, набил кучу синяков, и меня едва подняли из машинного отделения.*

Оказывается, рабочие верфи выгружали через дверь тяжеловесные детали, трап им мешал, они его сняли, а огородить вход забыли». Уже не было в живых Николая Николаевича, но все вспомнили его напутствие и уже не улыбались.

Трудно было представить себе третьим механиком на рыболовном тральщике хрупкую женщину Александру Серапионовну Хрусталеву. Много случаев из своей службы на флоте она рассказала. Однажды с некоторым смущением поведала нам историю:

*-Ходила я в должности третьего механика, а по заведованию на РТ на третьем находились паровые котлы. Перед ремонтом котел остановили, и он остывал. Пар за время остановки сконденсировался и в котле образовался вакуум. Я говорю, решила снять лючок на котле, но так как в котле был вакуум, лючок не отдавался, и я кое-как подорвала. В это время я развернулась и оказалась спиной к котлу. Образовавшимся от вакуума потоком воздуха в котел меня присосало к горловине, а я была пухленькой, закрыла все отверстие и оказалась наглухо прикованной к котлу. Пришлось звать котельного машиниста, который свайкой оторвал меня от котла. Поэтому не забудьте, что после остановки котла в нем образуется вакуум и прежде чем вскрывать котел, откройте клапан для заполнения вакуума.*

Нам на секунду представилась картина, как «котельный» свайкой отрывает девушку от котла.

Еще одна истина открылась в мореходке. Нельзя прожить в одиночку, всегда человек стремится быть в коллективе. И вот тут важно не ошибиться, увидеть, когда порой за внешне крепким парнем, лидером ничего не стоит, кроме пьянства, желания покрасоваться, откровенное разгильдяйство. Это трудно сделать, особенно в 15-17 летнем возрасте, но иногда выбор определяет весь твой жизненный путь в дальнейшем. Мне повезло с выбором, наша дружба выпускников продолжается и до сих пор. А ведь сколько специалистов не смогли дойти по должности даже до стармеха, спились, а многих уже просто нет в живых. Поэтому не надо пытаться догнать кого-либо, надо быть самим собой и с этими критериями подходить к товарищам по окружению. Еще одна, кажется прописная истина. В молодости надо успеть сделать как можно больше заделов для самоутверждения. В

период нашей жизни в мореходке престижным было иметь спортивные навыки, хорошо ходить на лыжах и коньках, уметь пользоваться веслами и т.д. Сейчас эти критерии изменились, но остается важным, постараться в молодости получить максимальное количество возможностей для развития в дальнейшем. Ведь порой с возрастом некоторые вещи, как, к примеру, научиться плавать, или будет невозможно осуществить, или дастся с большим трудом, а порой вообще выглядит просто нелепо.

Еще не зная, что вся моя судьба будет связана с управлением «Мурмансельдь», мы лихо распевали в мореходке сочиненную кем-то песню со словами:

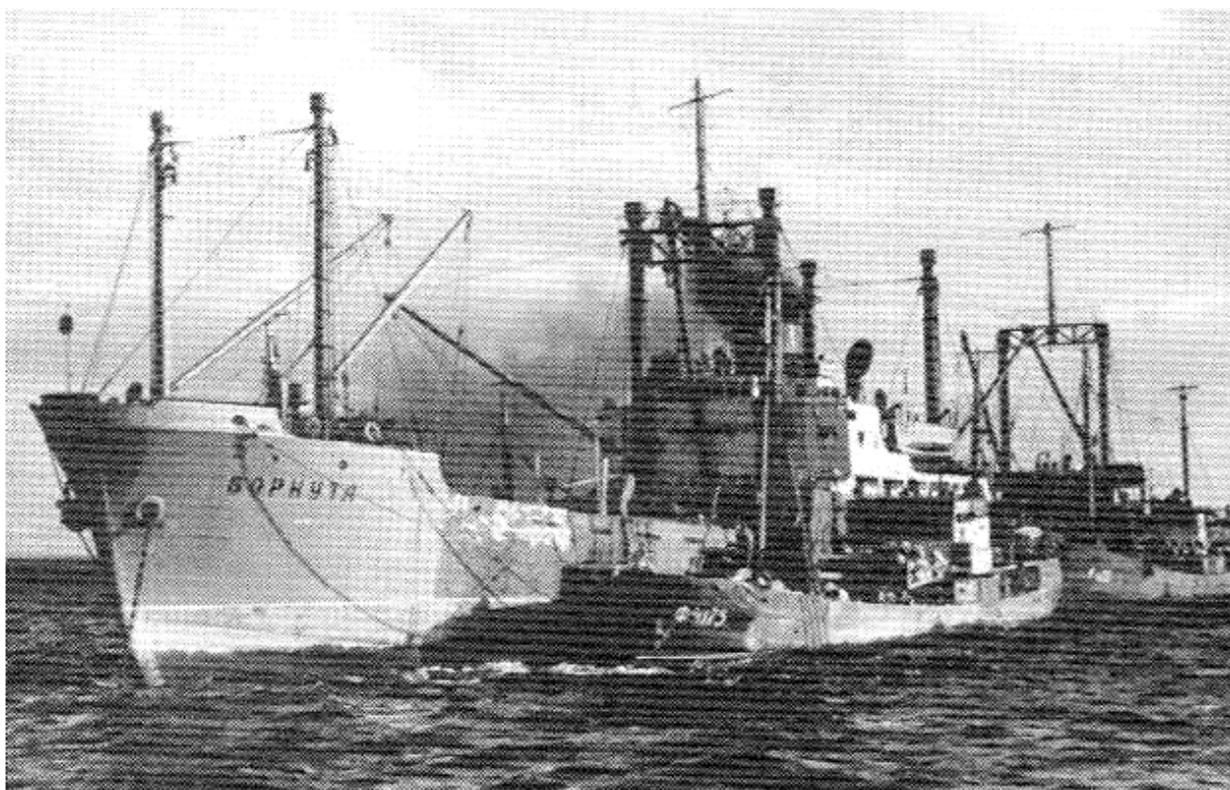
*Ах, Мурмансельдь, ходил я в море,  
Ах, в Мурмансельди рыбку ловил,  
Ах, в Мурмансельди хлебнул я горя,  
И по земле я братишки не ходил.*

*(припев)*

*Мы мареманы, веселый народ,  
Вся Мурмансельдь об этом знает и поет,  
А на Ленина гирлянды всех огней,  
Где можно встретить знакомых корешей.*

*То с севера, то с юга,  
Приносят черти друга,  
То мачта, то труба,  
Торчит в порту.  
и т.д. несколько куплетов.*

Надолго запомнились мне первые рейсы в море. В далеком 1964 году я вышел впервые в море в должности слесаря, котельного машиниста на плавбазе «Воркута».



*Плавбаза «Воркута»*

Это было паровое судно польской постройки. На судне стояла самая современная для того времени паровая машина тройного расширения и турбина отработанного

пара «Бауэр Вах». Вспоминаю, что запуск этой установки сопровождался свистом сродни звуку реактивного самолета, и все на судне знали, что судно идет полным ходом. Здесь пригодились знания, полученные по паросиловым установкам. Но что, самое главное. Мне было 17 лет, я был поочередно слесарем, кочегаром и машинистом. Никто в то время не считал, что ты слишком молод. Все определялось твоей должностью и, независимо от возраста, ты должен был выполнять обязанности. В наше время, взросление порой затягивается до 30 лет, но только при полном доверии, выполнении реальных обязанностей можно получить необходимую самостоятельность. Уже спустя много лет некоторые из тех, с кем я ходил в свой первый рейс, стали известными людьми на флоте. Старшим помощником капитана у нас был Каргин Михаил Иванович, ставший затем начальником ВРПО «Севрыба». Он к нам перешел с танкера «Пирятин», которым командовала Валентина Орликова и многие посмеивались, каково было ему под командованием женщины.

Наше судно принимало сельдь со средних рыболовных траулеров. СРТ сдавали ее как полуфабрикат в бочках, а затем на плавбазе каждая бочка доводилась до 100 кг по весу, добавлялись соль и специи и это уже была готовая к реализации сельдь бочкового посола. Пожалуй, в те годы не было ни одного, даже сельского магазина, где бы ни стояла открытая бочка с «ржавой», как ее прозвали, крепкосоленой сельдью.



*Сельдь на борту СРТ*

На старпومه висит все судовое хозяйство, весь личный состав, поэтому работы хватало. На судне был смешанный экипаж, больше десятка женщин, поэтому по субботам и воскресеньям, если позволяли условия, то организовывались вечера отдыха с танцами. Сейчас это трудно себе представить, но это все смотрелось, как на обычной танцплощадке. Наиболее «тяжелым» было распределение спиртного по судам экспедиции. По заведенному тогда порядку, думаю, что это осталось в наследство от военного времени знаменитых «наркомовских 100 грамм», на праздники доставлялись на промысловые суда подарки. Обычно это была бутылка водки или коньяка для комсостава, бутылка портвейна для рядового состава. Кроме того, привозились сыры, печенье и другие вкусные продукты с берега. В общем, это

запоминалось. Ну а там, где спиртное, вечера отдыха, да и притом напряженная работа, то всегда найдутся причины для раздора. Вспоминаю, что в этом случае Михаил Иванович приглашал к себе одного из жалобщиков и говорил: - ты же умный человек, зачем ты ссоришься. Это же затем повторялось и с другим заявителем. Таким образом, оба оставались довольными. В один из рейсов экспедиция свернулась досрочно, сельдь не ловилась, на плавбазе осталось много спиртного, и его выдавали просто по выходным. Единственная была проблема хранения его. В носовом помещении не удалось создать условий хранения даже под замком, все равно находились «специалисты», которые вскрывали дверь, и спиртное исчезало. Тогда пришлось заварить дверь, а сварщик жил в нашей каюте и когда его приглашали либо открывать, либо закрывать дверь, то всегда нам доставался приз в виде бутылки вина. В целом пьянство не поощрялось, а при необходимости наказывалось.

Вспоминается массовый выход кочегаров в город во главе со своим старшиной. Из пяти человек трое были доставлены в вытрезвитель, остальные в непотребном виде пришли на борт судна. Утром было собрано заседание судового профсоюза, на котором прозвучало следующее объяснение от старшины кочегаров. Без всяких обращений на листе корявым почерком ветерана войны было выведено: «Объяснение» и далее текст, привожу его дословно:

*-И было нас пять человек и взяли мы пять бутылок водки и сразу выпили их. И стало нас четверо. Взяли еще четыре бутылки водки, и стало нас трое».*

И таким образом, теряя кочегаров по дороге, двое все-таки добрались до судна. После такого объяснения и скорбного вида провинившихся, профком заклеил их позором, но на судне оставил.

Здесь же запомнился мне пример ненужного лихачества. Швартовка в море всегда была одним из наиболее сложных маневров, особенно в штормовых условиях. Но были «лихачи» на СРТ, которые швартовались на полном ходу, отработывая затем задним ходом. Как-то сидим в каюте, иллюминатор открыт и видим, что идет на швартовку СРТ. Один из наших моряков, говорит, что я знаю, он всегда лихо и быстро швартуется. Спокойно наблюдаем, как судно идет на нас полным ходом, ждем, что он вот-вот отработает назад. Но траулер с полного хода вдруг врезается носом в плавбазу в районе иллюминатора нашей каюты, за несколько секунд мы вылетаем из помещения и больше уже не восхищаемся лихачом.

Не забываются и мимолетные встречи с начальником флота Бородулиным Георгием Михайловичем. Как-то наша плавбаза вернулась с хорошими показателями в порт и встала к причалу где-то около 4 часов ночи. Поздняя ночь, а на причале нас встречает начальник флота. Даже ночью этот очень занятой человек нашел время сказать добрые слова морякам после трудного рейса.

Но, пожалуй, настоящее море и промысел можно почувствовать только на палубе среднего рыболовного траулера. Вспоминаю свой первый траулер «Хатанга», где я пошел в море мотористом на промысел сельди. Мало того, что утром на вахте третьего штурмана и моториста шла основная выборка сетей, когда за вахту приходилось давать до 500 реверсов главного двигателя, так еще и после вахты шли на подвахту. Обычно нас ставили на засолку рыбы. Солили двое – рыбмастер и боцман, а подавал им рыбу из ящика один из членов подвахты. Теперь представьте себе «сачок» килограмм на 15-20, которым надо успеть подать рыбу на стол для двух засольщиков. После такой подвахты вахта в вечно шумящем машинном отделении казалась раем. На вахте хватало времени, и кроме обслуживания главного и вспомогательных двигателей, приходилось то наточить кому-нибудь из моряков нож, то сделать какой-нибудь инструмент на камбуз, то радисту надо было сделать «пилу» из ножовочного полотна, которую он использовал вместо ключа, увеличивая, таким образом, скорость передачи почти в два раза.. Кстати,

вспоминаю один из забавных случаев, произошедших со скоростью приема уже позднее, когда я был женат. Радисты обычно принимали радиogramмы на слух, то есть для них текст шел как музыка. Как-то в рейсе уже на БМРТ после двух месяцев нахождения в море приходит ко мне после вахты радист и поздравляет с рождением дочери и протягивает радиogramму, где был такой текст: *«Родной родилась дочь экзамен сдала на отлично целую жду»*. Ничего не могу понять, ведь когда два месяца назад уходил в море, на дочь и намек не было. Потом оказалось, что в тексте слово «родной» родилось из слова «Рудный». Это был мой однокашник, с которым дружили семьями, и жена сообщила мне о радостном прибавлении в их семействе. Радист принимал на слух, и для него более привычным словом было «родной», вот он его и включил в текст радиogramмы.

«Мурмансельдь» в те годы имела около 150 промысловых судов и быстро росла в численности как флота, так и личного состава. Поэтому, уже в 21 год, я ушел в рейс вторым механиком на СРТ «Орочен». Что такое второй механик думается не надо много рассказывать, это хозяин машинного отделения. Поэтому с моим сравнительно юным возрастом для этой должности случались и казусы. Как то стояли в ремонте на плавмастерской «Резец», что была в поселке Три Ручья. Долгие годы возглавлял этот коллектив в прошлом судовой механик Васин Сергей Григорьевич. Небольшого роста, мастеровитый, дотошный он порой сутками проводил время на предприятии. В ту пору часто были авралы по причине путинного промысла, и плавмастерская была всегда загружена. Так вот, слесари плавмастерской пришли ремонтировать главный двигатель на «Орочене», а надо было снять холодильник, отнести его в цех, где прощелочить, опрессовать, при необходимости заменить трубки и вновь установить на судне. Один из слесарей говорит другому: *«Давай продуем его на месте, а то таскать замучаемся»* и, обращаясь ко мне, а я был в машинном отделении: *«Только ты не говори второму механику»*, принимая меня за моториста. Конечно, они сделали потом как надо, а передо мной извинились.

СРТ «Орочен» был известен на флоте как одно из судов достигших вылова в 10000 центнеров сельди за один год. Вспоминаю медную табличку в салоне команды, которая извещала об этом событии, были названы передовые моряки судна. Работать на таком судне было почетно, и требовало самоотдачи. Не могу не вспомнить отношение в то время старших товарищей к молодым специалистам. Старшим механиком на судне был архангелогородец Ларионов Павел Петрович. Запомнил его с полными данными, т.к. потом таких отзывчивых, квалифицированных и просто добрых людей я встречал редко. В прошлом «шуксовик», по возрасту раза в два с половиной старше меня, он был каким-то олицетворением звания старших механиков, пришедшего еще с прошлого века - «дед». Запомнился тем, что очень тонко доверял весь объем работ в машине, помогая так, что это не обижало, а радовало. Однажды в начале рейса подхожу к нему и говорю: *«Проверил на главном двигателе «высотки», думаю, что надо отрегулировать»*. Он отвечает, что согласен, даю тебе время на вахте, занимайся, потом скажешь, как улучшатся показатели. Помню, с какой осторожностью я измерял угол опережения, переставлял шайбу на «зубок» при необходимости и добился равномерного распределения нагрузки по цилиндрам. Доверие всегда окрыляет, когда оно действительно, а не нарочитое. Так как Павел Петрович любил свою архангельскую родину, как он расписывал красоту его родного деревенского края трудно передать. Он любил приготовить чисто архангельскую уху с добавками печени трески, угостить рыбой с архангельским душиком и просто поговорить за «жизнь»:

*-Жили мы в деревне на берегу моря, недостатка в рыбе, хлебе, в общем-то не было, но о фруктах мы знали мало, а ели еще меньше, ничего почти не росло в*

*наших северных районах. Поехал как-то на рынок с взрослыми в Архангельск, выгодно продали соленую рыбу. Дали мне немного денег на покупки и пошел я по рынку смотреть товар. Вижу, лежат на прилавке ярко красные яблоки. Взял килограмм и уже в дороге назад решил попробовать. Надкусил, а они гнилые. Так и выбросил все, да еще поругал городских, что меня обманули. Когда рассказал дома, то оказалось, что я купил помидоры, признав их за яблоки.*

И, действительно, уже потом пришлось несколько раз заходить в Архангельск на промысловом судне, я обратил внимание на крайне низкую обеспеченность товарами в городе. Где-то в 1968 году наше судно прямо с промысла направили в Архангельск на проведение вместе со специалистами СевПИПРО съемок запасов морских водорослей в Белом море. Еще в рейсе боцман попросил разрешения и заготовил несколько двухсоткилограммовых бочек соленой зубатки, палтуса, трески. Говорил, подождите, я в Архангельске буду «первым парнем на деревне». И, действительно, когда мы зашли в Архангельск, то в магазинах почти ничего не было, даже рыбы. Вот тут-то боцман со своей свежепросоленной рыбой был действительно на высоте и обеспечил судно свежими огурцами, картошкой, ну и себя не забыл, приобрел спиртного, правда, в меру. Мне было тогда удивительно, насколько разнился прилавок Мурманска и Архангельска. В Мурманске было неплохо и с рыбой и с другими продуктами питания. По-видимому, срабатывали уровни отнесения городов Правительством к той или иной категории снабжения.

Тот рейс запомнился неопишуемой красотой осеннего ландшафта островов в Белом море. Рейс проходил в августе-сентябре. У нас были шлюпки для работы по изучению состояния водорослей и мы много раз высаживались на острова. Многие из них редко посещались, и тут было поистине раздолье для грибников и ягодников. Старпом, как хозяйственный и семейный человек, набрал больше десятка ведер брусники, перебрал ее ягодка к ягодке и уже готовился к встрече с женой в Мурманске, которая очевидно удивится такому подарку с моря. Перебранные ягоды он переложил на верхний мостик, где стояли также пожарные ведра. По приходу судна в Архангельск, а мы должны были сдать научную группу и аппаратуру, матросы что-то подозрительно долго шушукались, а потом после выхода из Архангельска были навеселе. Уже на входе в Кольский залив старпом поднялся посмотреть свои ягоды и не обнаружил ни одного ведра. Как потом оказалось, пока старпом гулял по Архангельску, матросы продали его ягоды местным жителям прямо с причала по 3 рубля за ведро. Да и зачем было торговаться, ведь бутылка водки стояла 2.80.

В Белом море я запомнил гостеприимство жителей прибрежных деревень. Как-то стояли на якоре ввиду небольшой деревеньки. Подъехали сельчане и просят, не посмотрите ли у нас дизель, что-то сломался и вся деревня уже несколько недель без света, а с материка никто не приезжает. Взяли мы инструмент, запасные части и на шлюпке причалили к берегу. Оказалось, что для освещения в деревне стоит 100-сильный двигатель «Букау-Вольф», такой же, как и у нас на судне вспомогательный двигатель. Запасные части у нас были. Оказалось, что «полетели» еще и щетки вместе со щеткодержателями на генераторе, местным знатокам это было не под силу устранить. Сделали ремонт, уже под вечер запустили дизель и дали свет в деревню. Мне кажется, что такого праздника на селе я уже больше не увижу. В тот день мы объелись пирогами с рыбой, ватрушками с ягодами, картошкой с грибами и запили все это традиционной самогонкой.

Мне, кажется, что советский народ к 70 годам прошлого века уже успел несколько забыть о войне, стабилизировалась ситуация и в стране, а главное исчезла боязнь за завтрашний день, чего явно не хватает сегодня. Поэтому, можно вспомнить массу примеров, когда в отпуске моряк мог израсходовать все деньги, на последние вернуться в Мурманск и здесь или занять, или взять аванс до следующего рейса.

По этому случаю я вспоминаю отход судов на промысел сельди из Мурманска. На «Балаклав», а это уже был самый современный средний траулер, мы уходили на промысел. Я принял дела третьего механика после того, как оно спустилось с дока, и сразу взяли топливо, продукты, «лавочку» и пошли в Тюва-Губу за снабжением. Тогда это было место, где суда заходили и после рейса и перед рейсом, для сдачи или получения снабжения. Это был перевалочный пункт и, «соответственно», здесь моряки или прощались с берегом на 3-4 месяца, или возвращались на родную землю после рейса. То есть здесь проходили «знаковые» события для рыбака. Естественно, что они не проходили без спиртного. На нашем судне, зашедшем в Тюва-Губу, оказалось, что во время стоянки в доке были морозы и на судне оказались замороженными танки пресной воды, да и все трубопроводы. Еще не зная об этом и готовясь к рейсу, моряки продали местным жителям всю «лавочку», где было взято много апельсинов. «Зачем они в море, там много селедки, а в ней много витаминов» - заявили они. В порту стояло еще несколько судов. Помню, как в известной песне «Яблоки на снегу», апельсиновые корочки были разбросаны по снегу по всему поселку. К сожалению, нам так и не удалось разморозить систему, но все что можно уже было продано и пришлось возвращаться в Мурманск. Многие успели уже подстричься «наголо», ведь впереди был многомесячный рейс. Теперь представьте себе возвращение «блудного» сына. Без лавочки, наголо подстриженные, мы еще несколько дней размораживали и ремонтировали судно. Да и после ремонта пришлось потрудиться. Помню, как-то стали раздражать меня переговорные трубы, с которыми машинное отделение было связано со стармехом и мостиком. Как ни дунешь в трубу к стармеху, так из трубы сыпется какая-то труха и попадает в рот. Мне надоело это. И однажды, дунув предварительно в переговорную трубу и не получив от стармеха ответа, я решил продуть эту злосчастную трубу пока «деда» нет в каюте. Раскрутил шланги от баллонов с пусковым воздухом давлением около 30 атмосфер, подсоединил их к трубе и открыл кран. Продул и спокойно сматываю шланг. Вдруг в машину буквально слетает по трапу стармех, с криком: «*Что у тебя случилось!*». Оказывается, пока я разматывал шланг, стармех пришел в каюту, лег на койку отдохнуть, а тяжелый медный свисток у него прямо над головой на медной цепочкой. Дальше он рассказывает:

*-Вдруг раздался оглушительный свист. Я не успел вынуть свисток и ответить, как свисток отрывается от трубы, и ударяется с силой в противоположную переборку. Что же могло случиться в машине, если механик так свистнул?*

Вот так без тапочек, в трусах и майке, босиком он и влетел в машинное отделение.

В шестидесятые годы в Мурмансельдь начали поступать новые суда типа БМРТ и польской и отечественной постройки. Всех специалистов, со средним или высшим образованием, стали переводить на новые суда, а СРТ постепенно списывали на металлолом. Отдали мы на металлолом и свой «Орочен». Вспоминаю как, сидя в любимом всеми моряками ресторане «Дары моря» мы буквально со слезами обмывали последний рейс и передачу судна на металлолом. В память о судне у стармеха Ларионова П.П. остался мощный, выполненный из дуба судовой штурвал.

В 1972 году, уже после окончания ускоренных курсов высшей мореходки пришлось поработать на новом судне, построенном в Клайпеде на верфи «Балтия» - БМРТ «Буран».

Это было судно проекта 394РМ. Как потом я узнал, что буква «М» означала мукомольный вариант. Замечательный траулер, но все время находишься в запахах рыбной муки. И хоть говорят, что деньги не пахнут, но обычно после рейса около двух недель тебя еще преследовал запах рыбной муки. Помню, даже спустя несколько лет я стал разбирать походный чемодан, с которым уходил в рейс, так все вещи, которые были там, все еще имели рыбный запах. Судно с «новостроя»,

поэтому стоянки в порту были очень короткими, не больше десяти дней. Обычная схема работы – рейс 4,5 месяца, стоянка около 10 суток и снова в рейс. Причем за время стоянки, т.к. флот активно пополнялся новыми судами и людей не хватало, подмены не было. А значит, практически дома мог быть не более трех- четырех дней, т.к. то вахта, то приемка топлива, то сдача судна каким либо проверяющим и т.д.



*БМРТ клайпедской постройки.*

После того как полтора года я практически не вылезал с моря, зашел в механико-судовую службу и попросил отпуск. Помню, тогдашний заместитель начальника МСС Гарбуз заявил: «Молодой еще по отпускам ходить, пойдешь в следующий рейс». Тогда я попросил хоть несколько коротких рейсов сделать в Баренцево море на «малышах», чтобы отдохнуть от многомесячного плавания, но тоже получил отказ. Вышел я из МСС и думаю, что делать. И тут вспомнил секретаря комитета комсомола флота Володю Салфетникова. Я был секретарем комсомольской организации на «Буране» и он давно предлагал мне перейти к нему заместителем. И тут в порыве злости, что ничего не удалось решить, я пошел в комитет комсомола и сказал, что согласен. В ту пору никто бы не отпустил с судна, да и из флота без такой уважительной причины, как переход на работу в комсомольские или партийные органы. Честно говоря, никогда не думал об этой карьере, тем более что и оклад у заместителя в ту пору был всего 105 рублей. Думал, побуду несколько месяцев, а затем перейду в техническую службу, куда требовался инженер, и было согласие начальника отдела Удовицкого Е.Е.. Оказалось затем, что вместе с парткомом я отработал на флоте еще более 10 лет. Хочется отметить и следующее. Да, его величество случай сыграл со мной решающую роль. Но случай приходит к тому, кто имеет соответствующее образование, опыт и т.д. Как-то моторист подошел ко мне на вахте и говорит, а почему Вы - механики получаете больше нас, я вот и в море хожу больше, да и знаю, вроде не меньше. Пришлось напомнить о случаях, когда без моего присмотра мотористы пережали подшипники на вспомогательных двигателях, неправильно собрали топливные сепараторы. Да и главное говорю, вот

Вы не хотите по жизни напрягаться, учиться, жить на одну стипендию или подрабатывать во время учебы, как это было во время нашей учебы на ускоренных курсах в Высшей мореходке, повышать знания, а требуете равноценной с механиками зарплаты. Сделал я и еще один вывод. В целом по жизни нельзя «заикливаться» на каких то проблемах и говорить, что вот со мной поступили несправедливо, теперь я обижен на весь свет и буду ничего не делать, пить водку и т.д. Вспоминается случай из жизни. Я работал еще мотористом, простоял в ремонте на СРТ около трех месяцев на втором заводе на Абрам- Мысе. Как тогда говорили, вынес всю грязь на судне. Стоим на рейде в субботу на отходе. Судно идет в ЦВА, а это раньше были престижные валютные рейсы и вдруг на судно приходит мне замена. Уже вечер, причины выяснить не у кого. Так и ушло судно без меня. Утром в понедельник в отделе кадров говорят, что вынуждены были заменить тебя, т.к. моторист - коммунист и он понадобился для укрепления парторганизации на судне, идущем в ответственный заграничный рейс. Уже потом я узнал, что вместо меня был направлен обычный «блатник». Я помню этот случай, он обидел меня, но я понимал, что на этом свет не кончается и надо работать дальше.

После работы на промысловых судах наступил продолжительный период, причем лучший период в моей жизни, работы в составе аппарата «Мурмансельди», затем «Мурманрыбфлота» и «Мурманрыбпрома». такие названия получил флот в дальнейшем. Мурманрыбпром славился своими людьми, везло флоту и на генеральных директоров. Я уже говорил о Бородулине Г.М. После того, как он перешел во вновь созданное управление «Севрыбхолодфлот», куда, кстати, перешли и наши плавбазы, его сменил Шаповалов Николай Харитонович. В мою бытность флотом руководили поочередно Ревнивцев Владимир Васильевич, затем Шаповалов Константин Николаевич и Головнин Геннадий Федорович. Все они отходили в море капитанами, затем возглавляли кадровые службы тралового флота, «Севрыбхолодфлота» и «Мурманрыбпрома» соответственно. По этому послужному списку видно, что упор делался не только на промысловые знания директоров, но и их умение работать с кадрами. Да, пожалуй, и ротация кадров из флота во флот тоже приносила пользу. Каждый вновь прибывший к своему опыту работы у себя во флоте, добавлял специфику работы специалистов «Мурманрыбпрома» и флот в 80-е годы и рос на глазах, да и вниманием Правительства был не обижен. Неоднократно флот завоевывал Красные Знамена, перевыполнялся план, а значит, люди получали хорошую зарплату и премии. В таких условиях и работалось легче. Очень внимательным, интеллигентным и вместе с тем требовательным был Владимир Васильевич Ревнивцев. Никогда не срывался на крик, вопросы рассматривал с экономической точки зрения. Поэтому наверно его быстро заметили и уже, через короткое время он уехал в Севастополь, где возглавил ВРПО «Азчеррыба». Мы все знали о проблемах работы в южном регионе. На Севере не было таких «блатных» взаимоотношений, как на юге. Здесь в ходу были и взятки и злоупотребления, да и судьба недавно посаженного в тюрьму за злоупотребления бывшего начальника этого ВРПО тоже не вдохновляла. Помню, как Владимир Васильевич с тоской прощался с Севером, ожидал всяких подвохов на новом месте. Уже потом я встречал его в Министерстве, и он посетовал, что работать очень сложно, возможно придется досрочно уйти, чтобы не иметь проблем. Впоследствии, я узнал, что он перешел на работу в Представительство Минрыбхоза в Болгарии и жил в Варне. Похожая судьба сложилась и у Шаповалова Константина Николаевича. Некоторое время после Мурманрыбпрома он работал заместителем начальника ВРПО «Севрыба», затем тоже перешел в руководство аналогичного объединения на юге. Большой период времени довелось работать с Головниным Геннадием Федоровичем. В прошлом капитан такого же «мукомола», как и «Буран» он добивался отличных показателей в работе, затем как один из инициативных капитанов был переведен для работы заместителем генерального директора по

кадрам. Помню, как-то идет совещание на флоте в зале. Присутствует Каргин М.И. - начальник ВРПО «Севрыба», а я уже был секретарем парткома. Он в перерыве спрашивает, ну что продлим линию на выдвижение кадровиков в генеральные директоры и вместо назначенного в Севрыбу Шаповалова К.Н., попробуем на этой должности Головнина Г.Ф. Я согласился и уже вскоре Геннадий Федорович был утвержден генеральным директором. Пожалуй, больше всего он запомнился своим предложением по организации сменных экипажей для работы в отдаленных районах промысла. Суть идеи была в том, что на два судна будет три экипажа, которые будут работать поочередно, тогда у людей будет нормальный режим нахождения в море и на берегу. Были, конечно, опасения в части ухудшения технического состояния судов. Но эта идея была дополнена проведением грамотного междурейсового технического обслуживания силами вновь созданных РПК – ремонтно-подменных экипажей. В РПК была неплохая зарплата, люди туда подбирались мастеровые и отвечали за технику своей работой. Таким образом, удалось организовать нормальный режим жизни моряков, да и не «угробить» суда в техническом плане. На уровне руководства нам удалось добиться нормального взаимоотношения в работе. Обычно после утреннего графика Геннадий Федорович, я и председатель профсоюзного комитета Белобров Владимир Васильевич, собирались на пять-десять минут и говорили о флотских проблемах и вопросах, возникших у каждого.



#### *«Рыбак Заполярья»*

Таким образом, к примеру, нам удалось снизить объем попыток работников сторонних организаций, руководящего состава предприятий и организаций города в приобретении путевок в наш санаторий «Рыбак Заполярья».

Надо признать, что этот санаторий был очень популярен в городе, и желающих съездить туда летом было, хоть отбавляй. Вот совместными решениями мы и отбивали многих желающих. В некоторых случаях генеральный директор говорил, что партком против, когда нужно, я говорил, что в профкоме нет путевок и т.д. Это один из незначительных примеров, когда приходилось маневрировать в потоке взаимоотношений в городе и области.

Иногда приходилось просто заранее разыгрывать некоторые сценарии встреч или решений. Вспоминаю, как-то подошел ко мне главный инженер Резниченко Николай Александрович. Готовилась экспедиция и в ремонте стояло много

сейнеров-траулеров типа «Союз». На них стояли нагруженные главные двигатели за счет наддува и поэтому чаще приходилось менять поршневые кольца. Николай Александрович с тоской сказал, что к путине несколько судов не удастся выставить по этой причине. Может, говорит, съездить на Кандалакшский механический завод, который тогда выпускал запасные части для этих и других дизелей и попросить их сделать дополнительный заказ. Правда говорит, я уже обращался, и мне отказали. Тогда решили, давайте попробуем через партийную организацию предприятия, скажем о путине, необходимости доставки рыбы в страну и т.д., может и удастся достучаться в таком случае. Вместе с генеральным директором определили маневр, запаслись копченой рыбкой и поехали на завод. Директор и партком, предупрежденные заранее, встретили нас по-доброму, провели по заводу. Но мы, как только дошли до цеха, выпускающие кольца, так и остались там. Поговорили с рабочими, посмотрели на заготовки, объяснили ситуацию и, все-таки дополнительный заказ был выполнен, суда ушли на промысел.

Уже позже вспомнилась эта история, когда мы сторицей отплатили заводчанам за доброе в наш адрес. Осенью наши суда ловили в Кандалакшском заливе беломорскую сельдь. Эта рыба очень нежная, а соленая она необычайно вкусная, пользуется неограниченным спросом у местного населения. Я был на промысле и было решено поставить около 100 тонн свежей сельди для жителей Кандалакши. Я помню нескончаемые очереди в магазин за этой рыбой. Горожане потребовали, чтобы магазины работали до тех пор, пока не продадут всю поставленную рыбу в торговую сеть. Пришлось местным органам власти организовать почти круглосуточную реализацию этой дешевой и вкусной рыбы для своих жителей. По поводу того, как местные жители умели готовить эту рыбу, вспоминаю свою встречу с одним из старых рыбаков в Княжьей Губе, что неподалеку от Кандалакши. Капитан нашего «кошельковиста» предложил съездить на берег в поселок, где у него старый приятель. Прибыли на берег, зашли в дом. Хозяин обрадовался нашему приходу и по российской традиции пригласил к столу. Угостил нас свежепросоленной беломорской сельдью собственного засола с вареной картошкой. Сельди настолько была нежной и вкусной, какой я раньше не ел, поэтому я спросил, как он ее готовит. На судах тоже солили сельдь, но она была жестче и не такая вкусная. Оказывается, что мы ели рыбу уже второго засола. Первую сельдь он засаливает в бочке с тузлуком, затем в этом же тузлуке солится вторая рыба. Во втором случае она уже ничего не отдает в тузлук, а наоборот берет от него и становится нежной и вкусной. *«Вот этой рыбой мы обычно угощаем гостей»*, - сказал рыбак.

Под стать первым лицам флота были и их заместители. Особенно ответственной была работа заместителей, руководивших промыслом. Значительным уважением на флоте пользовался Жуков Александр Васильевич. В прошлом капитан, руководитель промрайона, он прекрасно ориентировался в работе малотоннажного флота. Затем, с приходом на флот крупных судов вахту принял Наумов Эдуард Константинович. У нас с ним были прекрасные отношения, хотя иногда я и говорил с ним о его горячности, которая мешает работе. Но все его недостатки перекрывались знанием дела. Мне порой казалось, что он знает все горизонты, по которым надо вести тралы, курсы, время тралений и т.д., потому что так основательно он говорил с капитанами и мастерами лова, советовал им тактику промысла. Не испортил картину, а пожалуй много внес нового, тралфлотовского, другой заместитель Леонтий Васильевич Евграфов. Кто в те годы не знал его как капитана знаменитого «Навигатора», добывшего за год больше 100 тысяч цнт. рыбы. Он был направлен к нам как бы и для учебы и для обмена опытом, т.к. уже после недолгой работы в Мурманрыбпроме, был назначен на должность начальника

тралового флота. До сих пор, с кем не встретишься, все называют умницей самого молодого заместителя начальника флота Кухтина Александра Ивановича. Он поставил своеобразный рекорд, став в 26 лет капитаном-директором БМРТ

«Тридцатилетие Победы». Самым молодым пришел на флот он и заместителем начальника флота.

Запомнился на кадровой работе зам. генерального директора Вишемирский Анатолий Иванович, тоже в прошлом капитан-директор. Он смог создать работоспособный маневренный коллектив в отделе кадров, организовать сложную работу по переезду и перелету моряков за границу. А тогда более 50% всей рыбы добывалось в ЮВТО, АЧА, ЮВА т.е. в тех районах, где экипажи сменялись в инпорту и доставлялись туда самолетами. В помощниках у него в разное время были Котов Юрий Иванович, Задворный Юрий Васильевич. Несмотря на значительную загрузку, Анатолий Иванович любил острое слово, иногда поддевал нерадивых работников. Как-то сидим на графике, выступает капитан одного из судов, а на лице у него свежие царапины. Все знали, что у него «сложные» отношения с буфетчицей и это было причиной появления царапин. Когда генеральный директор спросил в чем дело, то он ответил, что на шлюпочной палубе поставлены «леса» для ремонта, вот он случайно поскользнулся и оцарапался. Генеральный говорит, *разберитесь там, нельзя так загромождать судно*. А Анатолий Иванович тихонько, но слышали все, говорит: *«Хорошо, завтра спишем эти «леса» с судна»*, имея в виду буфетчицу. Кстати так называемый «женский» вопрос действительно имел место на судах. Обычно в рейс на БМРТ уходило около 90 человек, в том числе до десяти женщин. Понятно, что в длительных рейсах складывались определенные отношения в экипаже, но к чести моряков, я никогда не помню, чтобы мы разбирались со случаями, переходящими в правонарушения. Как говорили моряки, что рейс начинает надоедать, когда самая некрасивая женщина на судне кажется красавицей. Многие жены моряков даже упрекали своих мужей, что, дескать, Вы там, в рейсе не скучаете. Помню, что на одном из собраний, где были жены моряков, на аналогичные обвинения пришлось ответить:

*- Что если Вас, жен и женщин вообще, отправить в многомесячный рейс на судне, где из 90 членов экипажа будет всего 10 мужчин, то Вы не дойдете и до Норд-Капа, придется возвращать судно из-за скандалов.*

Женщины немного пошушукались, но потом согласно закивали головами. Конечно, скандалов не удалось избежать совсем, но мы старались переложить их в русло личных взаимоотношений людей. На флоте есть масса примеров, когда капитан судна женился на буфетчице или на враче, семейные пары ходили вместе в море, и никто не мешал этому. Однако были и обычные попытки женщин разбить семью, добиться своего. Иногда парткому приходилось вставать на защиту в таких случаях. Как-то в разговоре со мной один из капитанов сказал, что не знает, что делать. Пристала буфетчица, звонит домой жене, говорит, что мы сожительствовали в рейсе. Жена хочет подать на развод. А ведь у меня ничего с ней не было, просто это месть за требования на судне по работе. Мы договорились, что я приеду к нему вечером. Встретили меня натянуто, жена дуется, а двое мальчишек, примерно 7-8 лет, обрадовались гостю. Я еще подумал, как жалко, если от этих ребятишек уйдет отец. Разговариваю с его женой и привожу пример из своей жизни:

*-Знаете, недавно сижу дома, вдруг звонок, моя жена берет трубку и разговаривает с кем-то. Чувствую, что она несколько растеряна и разговор идет с чужим человеком. Жена поблагодарила кого-то и положила трубку.*

*-Знаешь, с кем я говорила. Звонила женщина и говорит, знаете, где сейчас Ваш муж. Он сидит в компании с женщинами и называет адрес.*

Хорошо, что я был дома, а то мог бы быть такой же скандал как у Вас. Потом я вспомнил, что недавно партком выступил инициатором не направления в рейс одной женщины, которая любила устраивать скандалы в рейсе, заводила людей и, в

общем, нагнетала обстановку. Думаю, что звонок моей жене - это была ее месть за списание с судна. То же самое, говорю, и с Вашим мужем. Разговор пошел легче, жена оттаяла и впоследствии семья жила счастливо. Были и другие случаи.

Приходит ко мне первый помощник и говорит, что разводится с женой. Раньше было положено о таких изменениях в жизни помполитов информировать партком. Я спрашиваю - решение однозначное. Да, говорит, жить вместе больше не можем. Ну что ж, это Ваше дело. Только одна просьба и к тебе и к жене. Никуда не ходить, не писать писем друг на друга и, в общем, не лить «грязь» по случаю развода. Может, вы еще передумаете, а если наговорите друг другу лишнего, то потом трудно будет сойтись. Где-то, через год, этот первый помощник заходит ко мне и говорит: *«Спасибо за совет. Мы вновь живем вместе и у нас все нормально».*

Самые теплые воспоминания сложились от работы и взаимоотношений с заместителем генерального директора по социальным вопросам Долгих Василием Александровичем. В прошлом капитан-директор БМРТ «Плутоний», награжденный орденом Ленина он был очень авторитетен на флоте. На берегу ему достались самые сложные вопросы – жилье и быт. Эти вопросы затрагивали жизнь почти каждого человека, было достаточно много недовольных длительными сроками ожидания нового жилья. Да и со старым жилым фондом, принадлежащим флоту, на Жилстрое, Больничном городке и Озерках было немало проблем. Помогал ему огромный жизненный опыт, терпеливое отношение к людям, человеческое участие и желание помочь. Его авторитет часто помогал и в работе с личным составом. Беседую как-то с одним из молодых капитанов, на которого жаловались за злоупотребления спиртным. Заходит в кабинет Долгих В.А., послушал немного и говорит:

*«Когда я был капитаном и мне надо было по каким-то причинам накрыть стол в каюте, выпить по рюмке, я просил уборщицу под видом уборки принести закуски и накрыть стол. Никто на судне не знал, что у меня какое-то мероприятие и капитана не видели в нетрезвом виде на судне. Даже если в этом была необходимость отдохнуть, то я выбирал время, когда позволяла судовая жизнь, говорил старпому, чтобы сутки меня не беспокоили и снимал напряжение от тяжелой работы. Хотя я как старый капитан, мог бы и позволить себе расслабиться, но не делал этого, а ты молодой капитан, вместо того, чтобы зарабатывать авторитет, ходишь пьяным по судну».* После этого разговора проблем с этим капитаном не было. А имя Долгих В.А. носит современное рыболовное судно, которое я уверен, как и ранее сам Василий Александрович, будет всегда в числе лидеров на промысле.

Все специалисты важны для нормальной работы флота, но его основой были и есть капитаны. Еще когда сам ходил в море, то не до конца понимал, как сложно организовать работу и жизнь рыболовного судна. Вспоминаю на СРТ, однажды даже поспорил с третьим штурманом, что я механик, самостоятельно спущу трал без заверта. Дело в том, что мы постоянно выходили на подвахту, слышали судовые команды, видел, как выбирается и спускается трал. Часто пили чай на мостике и запомнился весь процесс спуска трала. Я говорю третьему штурману, помню, фамилия его была Бельский.

*«Я буду давать команды, а ты их дублируй на палубу мастерам лова».* И действительно, трал спустили без «заверта», да еще подняли хорошую порцию трески. Или к примеру на судах появились для того времени современные приборы определения места судна – КПИ, индикаторы, которые работали по американским картам. Специально разобрался в работе этого прибора и мог определить место судна. Это конечно мальчишество и тогда казалось, что такое работа штурмана, команду себе.

Жизнь на БМРТ для любого капитана, а они были еще и директорами, достаточно четко определена судовыми Уставами и распоряжениями. Но жизнь есть жизнь,

зачастую ее не распишешь одними инструкциями. БМРТ «Олентуй» командовал Демьяненко Виктор Николаевич.

Кстати у нас на флоте всегда говорили: «Демьяненко» с мягким знаком или без мягкого, имея ввиду двух Демьяненко: Виктора Николаевича и Виталия Дмитриевича, фамилия которого на украинский манер была без мягкого знака. Он впоследствии стал генеральным директором «Мурманрыбпрома». Виктор Николаевич тогда показал мне свои записи по Лабрадору, где «Олентуй» успешно ловил палтус, и я просто был ошеломлен, каким багажом надо обладать, чтобы ловить палтус в этом районе. Все трассы тралений, задевы, время тралений были занесены в дневник. Поэтому неслучайно, что никто не мог повторить успешного промысла на палтусе, как его ловил Виктор Николаевич. Помню уже ситуацию с ним, после того как он не ходил в море. Пришел как-то ко мне с обидой. Я работал уже в райкоме партии и говорит: *«Василий Федорович, пришел пожаловаться на флотский профсоюз. Пришел в профком за путевкой, а молодой заместитель председателя профкома и говорит мне, что ты полгода назад был задержан милицией, какую тебе путевку, иди отсюда. Я говорит, еще понял бы, если он просто сказал, что путевок нет, а то он меня отчитал, как мальчишку».*



*БМРТ «Олентуй». Лабродор.*

Пришлось потом встретиться с этим заместителем и напомнить ему, что этот заслуженный капитан ловил рыбу и кормил страну, когда ты еще под стол пешком ходил. Да он не прав, что какое-то время назад, идя домой со свадьбы родственника, он попал на глаза милиции. Но если уж нет путевки, просто откажи ему, не обижая его достоинства. Мне еще тогда говорили, что может и ты тоже не прав, ведь человек нарушил общественный порядок. Однако я исходил из того, что сделал этот специалист для страны. Если не учитывать этого, то тогда можно оправдать все нынешние мгновенные богатства олигархов, забывая о том, что все, что они приобрели, было сделано руками рядовых людей, в том числе и капитанов рыболовного флота.

Однажды ко мне обратился местное телевидение с просьбой организовать выход в море и сделать хороший фильм о капитане. Я с удовольствием вспомнил о капитане Лишневском Андрее Николаевиче. В то время он командовал новым БМРТ типа «Иван Бочков» под названием «Семен Лапшенков». Кстати эта серия судов носила имена героев Советского Союза, получивших это звание в Заполярье в годы второй мировой войны. Экипаж «Лапшенкова» поддерживал связь с семьей, моряки организовали на судне настоящий музей памяти героя. Так вот вместе со съемочной группой мы вышли в рейс на мойву в Баренцево море. Пришли в район промысла, поднялся я на мостик, посмотрел на экран локатора и ужаснулся. Около 100 судов высвечивалось на локаторе, причем каждый из них делал свой маневр, или шел с тралом, или «кошельковист» лежал в замете, или моряки ставили трал. Как было не столкнуться, или не потерять орудия лова, в таких условиях это было искусство. Мы сняли все элементы промысловой работы, поговорили с моряками и почувствовали ситуацию, когда как говорится в песне, экипаж одна семья. Интеллигентный, уверенный капитан вел это судно, отлично работал на промысле, обеспечивал моряков загрузкой рыбой в море и хорошей зарплатой на берегу. Остались в памяти и другие капитаны-рыбаки: Ардеев Клавдий Валерьянович, Герой Социалистического Труда, Барабанов Алексей Павлович, Сомов Владимир Федорович, Почапский Николай Федорович и многие другие. Не каждого удалось отметить по заслугам, успеть сказать доброе слово, наградить. Но это люди с большой буквы и без наград. Хотя, конечно, людей обижало невнимание к их труду. Как-то первый секретарь обкома Владимир Николаевич Птицын вручал правительственные награды. Я получил медаль «За трудовую доблесть» и вместе со мной орден «Знак Почета» получал капитан сейнера Толпыго Михаил Яковлевич. Он выходил в море на маленьком сейнере и почти всегда перевыполнял план. Однажды спрашиваем его, каким образом он берет в сутки больше остальных почти на одну тонну. А оказывается, что параллельно с тралом, он ставил несколько ярусов вручную, и это давало лишний прилов судну. После вручения ордена он был растроган, сказал, что даже не ожидал, что капитана такого маленького судна заметят. Таким же трудолюбием и результатами отличался другой капитан сейнера Зенин Анатолий Георгиевич. Когда вблизи берегов и даже в Кольском заливе ловили сельдь, то его судно выловило за год более 50000 цнт. рыбы. Трудно даже представить себе такой результат для судна длиной немногим более 30 метров.



*Встреча с ветеранами ВОВ на борту БМРТ «Туман-2»*

Говоря о взаимоотношениях в коллективе промысловых судов нельзя пройти мимо роли первых помощников капитанов, как говорили тогда – помполитов. Это наследие осталось нам с тех времен, когда на суда шли малограмотные моряки и первый помощник капитана вел среди них политико-воспитательную работу.

Менялись времена, менялось и существо этой должности. Большинство помполитов были флотскими специалистами и становились воспитателями по различным причинам.

Выпускник средней мореходки Николай Васильевич Сысоев в 1969 году стал молодым капитаном траулера-рефрижератора «Бежица». Дела шли, как и должно быть: дальние районы промысла, в уловах – сельдь, сардина и ни разу экипаж не возвращался в порт без плана. Думалось, что так будет и дальше. Но вдруг приговор врачей, зрение село и судоводителем в море ходить нельзя. Трудный жизненный выбор помог сделать тогдашний секретарь парткома Мурманрыбпрома Горохов Владимир Александрович, сам в прошлом старший механик БМРТ. Предложил пойти на курсы помполитов при Высшей мореходке. Уже после окончания курсов, в должности первого помощника капитана на БМРТ «Беломорск» и «Борисполь» понял, что и в новом качестве он нужен флоту. Примерная судьба сложилась и у бывших капитанов, работавших впоследствии помполитами Моисеева Александра Ивановича, Яценко Александра Иосифовича и многих других. На БМРТ «Высоковск» воспитательную работу возглавил бывший мастер лова Евенко Анатолий Анатольевич. Не только политическая работа, но и весь промысел в целом, интересовал помполита. Не каждый мог повлиять на промысел, заставить активнее работать судовых специалистов. У Анатолия Анатольевича это получалось. К примеру, не надо было подгонять капитана-директора «Высоковска» Стариченка Петра Петровича. Несколько полноватый, вечно в расстегнутой рубашке его можно было встретить на мостике, на палубе и в разделочном цехе. Вспоминается несколько анекдотичный случай, происшедший на промысле. Во время выгрузки на судно высадились с транспорта агитбригада. Не успели дать концерт, как заштормило и чтобы не разбить суда, срочно разошлись. Артисты остались на БМРТ, где в общем то не было достаточных условий, как на транспорте. Одна из артисток, которой уж очень надоела качка на БМРТ, пошла по судну поискать капитана и уточнить, когда их пересадят назад. Встречает она, куда-то несущегося Петра Петровича и спрашивает, где найти капитана. Ну, я капитан, отвечает тот. *Ну что Вы, таких капитанов не бывает*, засмузилась артистка. Более требовательно пришлось подходить к работе штурманской службы «Высоковска» под командованием капитана-директора Бочкарева Дмитрия Федоровича. Судно работало в АЧА на облове ледяной рыбы. Постоянные длительные перебежки, бесприцельные траления, привели к пролову и судно оказалось на одном из последних мест в группе. Пришлось Анатолию Анатольевичу серьезно поговорить на собрании экипажа, взяли помощь с лучших судов и дело стало выправляться.

Именно таким воспитателями и помощниками во всем были помполиты Раздобаров Владимир Николаевич, Козловский Анатолий Иванович, Чхеидзе Шота Сергеевич, Терзян Еннокентий Арутюнович и многие другие. Прошло время. Пришли другие суда, сократились экипажи и нет такой необходимости в помполитах. Но все новое – это хорошо забытое старое. И, не случайно, в армии вновь вернулись к необходимости помощников по воспитательной работе, после того как замполиты были преданы «анафеме».

Конечно, говоря о прошлом, нельзя не вспомнить о взаимоотношениях с вышестоящими, как их тогда называли, организациями. Больше всего запомнился куратор рыбной промышленности Пашин Владимир Николаевич. Глубоко порядочный и отзывчивый человек, не «чинуша», а располагающий к себе специалист, знающий существо дела. К нему можно было обратиться не только по вопросам, касающимся работы флота, но и по частным проблемам. В те годы, было

в моде у органов БХСС или милиции «поймать» на чем ни будь крупного руководителя, сделать нашумевшее дело и приобрести себе и славу, да и движение по должности тоже. Мне кажется, что на Севере не было мздоимства, больших злоупотреблений. Это была позиция тогдашнего первого секретаря обкома партии Птицына Владимира Николаевича. Я не помню, чтобы кто-нибудь, даже после его ухода с работы обвинил его в злоупотреблении как собственном, так и поощряемым им. Но при случае они могли и защитить незаслуженно обижаемых людей. Так вот однажды пришел ко мне один из руководителей «Мурманрыбпрома» и рассказал о своей проблеме. Недавно ему пришлось встречать делегацию специалистов с иностранной верфи, связанных с ремонтом наших судов. Понятно, чтобы встретить, нужны дополнительные расходы. Помню, что ведущие специалисты всегда делали «загашник» из зарплаты и оставляли его на работе, чтобы затем во время командировок или встреч использовать этот резерв, практически на общие нужды. Вот и в этом случае, делегация была большая, своих средств не хватило. В то время части технических специалистов была выделена премия за технический прогресс и часть этих денег была использована на проведение встречи. Деньги небольшие по нынешним временам, не более 500 рублей. Но затем в ОБХСС поступило заявление, как я понял одного из получивших эту премию, о том, что часть выделенных ему средств была использована руководителем. Закрутилась история, уже чуть ли не суд за злоупотребления. Зная этого руководителя лично, зная его порядочность, я ни минуты не сомневался, что он не мог присвоить себе ни рубля. После нашего разговора он вернул свои личные деньги специалистам. А мне пришлось сходить к Пашину В.Н. объяснить ситуацию и не знаю уж как, но дело в отношении нашего руководителя было прекращено.

Идеологическую работу в области возглавлял Рябков Александр Николаевич. Я его не очень хорошо знал, но более близко познакомился случайно. Утверждали меня на бюро обкома в должности секретаря парткома, зачитывают мои анкетные данные и, вдруг вижу, что Александр Николаевич как-то встрепетнулся, заглянул в мое личное дело и заулыбался. После бюро пришел к себе на работу и вдруг звонок. Александр Николаевич спрашивает, *Василий Федорович, ты действительно родился в деревне Светлицы, Новгородской области, Да, говорю, а в чем дело.* Оказывается, Александр Николаевич родом из соседней деревни, но деревня в годы войны была сожжена, он уехал после войны, но постоянно скучал по родине. Так и завязались наши более тесные отношения. Кстати моим земляком из города Боровичи, Новгородской области был и тогдашний заместитель, а затем председатель облисполкома Малинин Анатолий Алексеевич, секретарь парткома Севрыбхолодфлота, а ныне один из руководителей фонда социального страхования Щетинский Анатолий Павлович, родившийся в Валдае. Их и многих других земляков отличала добросовестность, порядочность, как в работе, так и во взаимоотношениях. Кстати в ту пору роль чиновника, прежде всего была организующей, он был встроен в систему производства и кроме контрольных функций он отвечал и за результаты работы по своему направлению.

Вспоминается один эпизод из моей работы уже в госорганах. После работы в партийных органах некоторое время довелось побыть на госслужбе. Коллег по прошлой работе было много, и они часто приходили за разъяснениями. Однажды один из них пришел с обидой на одного из работников. Говорит, что прихожу уже несколько раз к нему за оформлением разрешения, он мне говорит, что бумаги заполнены неправильно и швыряет их мне. Пришлось пригласить этого специалиста и объяснить ему, что, грубо говоря, ты должен работать как официант в ресторане. Нам платят деньги государство за организацию этой работы, а значит, ты при необходимости должен не только проверять, но и подсказать, как сделать правильно. Не нравится, переходи на другую работу. Думается, что может это и

спорный тезис, но в нынешних условиях, кажется, забыто правило, что чиновник для производства или для людей, а не наоборот.

Кстати порядочность – это было не переходящее качество руководителей Мурманрыбпрома. Однажды мне пришлось выехать в Ленинград для сдачи экзаменов, я тогда заканчивал заочно Высшую партийную школу. В это время, как это часто случалось, при заходе одного из сейнеров-траулеров в Лас-Пальмас, на Канарских островах были нарушены так называемые «правила поведения советского моряка за границей», выразившиеся в том, что кто-то опоздал из увольнения, кто-то напился. В общем-то, обычная история для моряков, зашедших в порт после многомесячного рейса. Но почему-то этот факт стал достоянием вышестоящих организаций, и парткому было поручено разобраться и наказать виновных. Заседание парткома в связи с моим отсутствием вел мой заместитель, один из лучших капитанов флота Колесов Алексей Иванович. Он был только что с моря, понимал, что никакими взысканиями не прекратишь выпивку в иностранных портах, да и нарушения вообще, но чтобы снять пресс со всех попросил партком объявить ему строгий выговор за недостатки в политико-воспитательной работе. Этим решением он прикрывал всех нас, т.к. меры вроде приняты. А во-вторых, он показал абсурдность требований вышестоящих органов о взысканиях руководителям за каждые допущенные не ими нарушения.

Наиболее требовательными были вышестоящие органы за работу с письмами и заявлениями трудящихся, как тогда говорили. Помню, что неоднократно по этому направлению приглашались с отчетами в обком или горком партии. В этой заорганизованности порой доходило до смешного. Получаю как-то телеграмму из обкома партии с указанием разобраться. В телеграмме не совсем понятный текст от женщины в адрес тогдашнего генерального секретаря ЦК КПСС Горбачева М.С. о скандале в коллективе и что коммунист такой-то пообещал сделать меня «горбатой». Ничего не понял, но раз написано разобраться и доложить, то приглашаю на разговор. Заходит в кабинет женщина где-то около 40 лет, присаживается и задает мне вопрос: *«Вы мне скажите, а Михаил Сергеевич читал мою телеграмму?»* Я отвечаю, думая, что она поймет анекдотичность такого обращения к генсеку: *«Да, читал и очень расстроился, ему как раз надо ехать в Прагу, а тут такое случилось»*. Она поднимается и говорит: *«Все, спасибо, мне больше ничего не надо»* и уходит.

Конечно, в силу заходов наших судов в иностранные порты, мне приходилось сталкиваться и с работниками органов КГБ. Могу сразу сказать, что я не испытывал никакого давления с их стороны на нашу работу. Они делали свое дело, а мы свое. Если иногда и расходились по каким-то вопросам, то чаще всего они принимали нашу сторону. К примеру, как-то приходит ко мне капитан-директор одного из БМРТ и говорит, что ему посылают штурмана, которого он знает как нерадивого работника, но кадры отказываются его списать. Я звоню в кадры, спрашиваю, в чем дело. А надо сказать, что в Мурманрыбпроме был принцип: кадры подбирает сам капитан, или стармех по заведованиям, им виднее с кем работать в рейсе. А здесь кадры говорят, что это просьба нашего куратора из КГБ. Тогда я позвонил нашему куратору и предложил ему решить этот вопрос, как просит капитан. Не было ни одного вопроса ко мне. Куратор, в прошлом сам выпускник мореходки, понимая ситуацию, не возражал против замены этого специалиста. Конечно, мы понимали тогда, что деятельность органов КГБ пронизывала всю нашу жизнь, возможно, иногда эта опека была и лишней.

Мне однажды довелось встречать делегацию американских журналистов. Показали им суда, встретились с моряками, руководителями флота, а затем они попросили посетить семью какого-либо моряка. Посоветовались мы, и выбор пал на семью одного из поваров флота. Готовил он от души, всегда получал благодарности от моряков, подумали, что и тут он в грязь не ударит. Кроме того, он постоянно

ходил с заходами в инпорты, поэтому ковры и другие заморские вещи разве что только в туалете у него не висели. Приехали мы на Сопку Варничную, зашли в квартиру, познакомились и сразу к столу. После первых тостов некоторая скованность прошла, и все стали оживленно говорить за жизнь. Спиртного хватало, поэтому первым выбыл из строя переводчик. И нам всем, пришлось на ломаном английском произносить тосты. Все закончилось хорошо, мы проводили их в гостиницу «Север», там всегда останавливались иностранцы. Утром у меня состоялся разговор с нашим куратором, который сказал, что все довольны, но вот Василий Федорович, зря ты все - таки произнес свой такой последний тост. Уж не помню, о чем я говорил, но я даже представить не мог, что весь наш разговор фиксировался.

Вспоминаю и курьезный случай. Перед очередной партийной конференцией я решил приобрести костюм и пошел вечером в магазин «Волна», что был в одном из крыльев ДМО. Мне показали, что у них есть и разрешили посмотреть в кладовке костюмы и подобрать себе по размеру. Я провозился с полчаса, затем мне упаковали костюм, я взял свой портфель и пошел домой. Утром около 8 пришел на работу и вдруг звонок. Представился говоривший:

- *Майор КГБ Иванов. Василий Федорович, Вы вчера покупали костюм в «Волне»?*

Я растерялся, но делать нечего, говорю, покупал. Думаю, неужели за мной так следят, что же сейчас последует? Затем он говорит. У Вас какой портфель. Я говорю светлый и он со мной. Вы, говорит, не заглядывали в него. Я говорю, нет, не было необходимости. Чувствую, что он обрадовался и говорит, что сейчас приеду. Я успел все-таки заглянуть в портфель и увидел, что он не мой, хотя и похож и в нем какие-то бумаги. Смотреть я их не стал. Приехал этот майор, с радостью схватил портфель, отдал мой, поблагодарил меня и вышел. Оказывается, я параллельно с ними подбирал костюм в «Волне» и то ли я, то ли они поменялись портфелями. У них там были какие-то ответственные бумаги, и им пришлось всю ночь высчитывать, кто вместе с ними был в этой кладовке.

Еще большим наваждением были общепринятые нормы. Такие как избрание почетного президиума в виде Политбюро, писание благодарственных писем ЦК КПСС и другие, заорганизованные тогда мероприятия. Надо сказать, что они почти не влияли на нашу жизнь, но раздражали чисто внешне. Привычными стали слова «верный ленинец», во главе и т.д. Эти штампы уже утомили, раздражали. Проходит как-то заседание парткома. Обычно перед заседанием я выключал из розетки телефон и обычное сетевое радио в кабинете, чтобы не мешало работе. Закончилось заседание парткома, и я вновь включил их. Надо было кому-то позвонить, я снимаю трубку и вдруг слышу: «*Леонид Ильич Брежнев*». Что это, неужели попал на приемную, или он мне звонит? Оказывается, при включении я перепутал провода и включил телефон в радиоточку, а в момент поднятия трубки по радио в очередной раз говорили о Брежневе.

С началом перестройки, показалось, что положение в стране резко изменилось и скоро не будет подобных проблем, особенно с выходом за границу, получением паспортов моряка и других документов. Однако вновь, даже капитаны только что пришедшие с рейса из-за границы, несколько месяцев ждут открытия визы и получения паспорта. Разительным для меня была сравнение в оформлении отхода судов за границей. Как-то впервые много лет назад, я оказался в Варде в Норвегии на обеспечении отхода одного из наших судов. Вечером, около 23 часов, работы все были закончены, и я позвонил агенту, что судно готово к отходу. Он мне и говорит, а что господин Никитин, на судне есть какие либо проблемы, что ты мне звонишь. Говорю, нет, все моряки на судне. В таком случае, отдайте концы, и пусть судно уходит без лоцмана, т.к. капитан часто заходил в этот порт и мог

самостоятельно выйти из порта. Легко сравнить этот отход с отходом российского судна из российского порта.

Полезными были контакты и с родственными организациями других бассейнов. Мурманрыбпром поступил мудро и по согласованию с Минрыбхозом организовал модное тогда соцсоревнование с аналогичными объединениями страны – «Эстрыбпромом» и «Ленрыбпромом». Мы работали практически в одних и тех же районах, и опыт каждого был полезен. Так эстонские рыбаки работали более совершенными тралами, наш «Севтехрыбпром» отличался новизной в проектировании и изготовлении рыборазделочной техники, ленинградцы отличались организацией работы вместе со своим генеральным директором Стрельбицким. Кроме рабочих контактов ежегодно мы подводили итоги соревнования, собираясь поочередно в Таллине, Ленинграде или Мурманске. Особенно интересными были поездки в Таллин. В то время это был почти как выезд за границу, т.к. прибалтийские республики были намного лучше нас обеспечены товарами и продуктами. А после того, как мы ознакомились с работой опорно-показательного колхоза имени Кирова, то стало ясным, что такое коммунизм. В этом хозяйстве помимо очень приличной зарплаты каждому работнику за средства колхоза шились костюмы, женщины получали именные сертификаты для посещения парикмахерской, родители получали добавку к зарплате, если их дети хорошо учились в школе и т.д. Мы посетили охотничий домик колхоза, где был огромный зимний сад, бассейн, сауны, игровые комнаты. До этого мне довелось побывать в Клайпеде, в Риге. Кстати в Ригу мне посоветовали съездить, после первого промыслового рейса, чтобы одеться. Сел я на поезд и через Ленинград прибыл в Ригу. Поселился в гостинице и в течение двух суток оделся с ног до головы. В Клайпеде меня приятно удивили шесть сортов пива в магазинах, несколько сортов сыра и колбасы, да и весь другой ассортимент был богаче, чем в Мурманске и других городах России. Я привожу эти примеры для того, чтобы показать, что в СССР, прежде всего, имели развитие и хорошее обеспечение республики, в него входящие, а сама Россия получала по остаточному принципу. Не случайно, когда, я уезжал в мореходку, то в нашем селе еще не было электричества, его дали только в середине шестидесятых годов. А асфальтовой дороги даже до центральной усадьбы нет до сих пор.

Я привожу эти примеры для того, чтобы на житейском уровне показать, что россияне не наживались за счет других республик, а страдали в первую очередь от всех перегибов того времени. Не я и другие обычные россияне виноваты, что в Прибалтике были нарушены исторические пути развития этих стран. Мне кажется, что всем нам, ранее жившим в СССР надо успокоиться, перестать искать виновных в нашей жизни, а, засучив рукава браться за работу. Причем, если волей случая русский оказался в Прибалтике, украинец в Казахстане и т.д. то это надо признать как истину и жить всем вместе, если уж свела нас жизнь. Конечно, традиции той или иной страны надо уважать и стараться следовать общепринятым нормам. А нам, россиянам, есть чему поучиться у других. Я вспоминаю, как меня удивил один факт во время моей поездки в Швецию. Между Швецией и Данией ходит паром. На его борту через магазин беспшлинной торговли «duty free» продается спиртное, которое раза в полтора дешевле, чем в любой из этих стран. Наш моряк спрашивает местного, а что, когда ты выходишь с борта парома тебя проверяют, не выносишь ли ты чего? Нет, не проверяют, был ответ. А почему тогда ты не купишь дешевое спиртное и не вынесешь его с собой, ведь тебя не проверяют. Так нельзя - был несколько изумленный ответ.

Так же несколько удивленно забирали моряки с транспорта «Валентин Серов», на котором я был первым помощником капитана, продукты для судна с причала английского порта Аллапул. Мы принимали там продукцию с приемоперерабатывающих плавбаз и понадобилось взять так называемый «скоропорт»

или просто овощи и фрукты. Причалы в поселке неглубокие и пришлось продукты забирать катером. Причалы расположены прямо в центре поселка, никак не огорожены и наши продукты, а еще и для плавбазы «Профессор Баранов» и двух других транспортов лежали прямо на причале, накрытые брезентом. Никто их не охранял. Мимо ходили жители поселка, но никто и не подумал поинтересоваться, а тем более взять продукты, вроде как «брошенные» здесь. Легко нарисовать картину подобных историй с российским концом.

Уже нет Мурманрыбпрома, но есть целая плеяда рыбаков и людей, с которыми было хоть в огонь и в воду, с которыми под силу любые рейсы и задачи. Есть огромный опыт, который пусть и в таком виде, но должен доводиться до нынешнего поколения. Это очень важно иметь преемственность традиций флота. Люди приходят и уходят, а море, рыба остаются такими же, как и многие тысячи лет назад.

### **Зарисовки из жизни:**

#### **Флотские случаи:**

Работали мы в 1972 году у берегов Америки. Если с уловами было совсем плохо, то многие капитаны шли ловить морского налима прямо на видимости Нью-Йорка. Из города вытекала грязная речка, а налимом любит грязь, и его всегда можно было здесь добрать до плана. Раньше граница территориальных вод у США была всего 3 мили, поэтому даже наш телевизор спокойно принимал американские программы, правда звуковой канал не совпадал, поэтому приходилось его ловить по радиоприемнику. Помню как-то, поймали непривычный в те годы для нас «фильм ужасов», действительно действие впечатляло. А потом механики говорили, что после такого страха даже на вахту теперь надо ходить только вдвоем, потому что бог знает что привидится.

Направили к нам на судно бывшего работника КГБ, он выпивал и, наверное, проштрафился где-то. Его планировали использовать первым помощником капитана, однако для ознакомления в первый рейс он вышел матросом-уборщиком. Как-то на судне травили тараканов и в салоне рядового состава осталась и химия и дохлые тараканы. Пришлось подметать салон, а мусор новоиспеченный моряк решил выбросить в иллюминатор, причем с наветренного борта. Все знают, что этого делать нельзя, поэтому весь мусор оказался на лице этого горе-уборщика и еще около недели он ходил с перевязанными лицом и глазами.

В следующем рейсе этот человек вышел уже в должности первого помощника капитана и однажды ему «пригодились» прежние знания. Мы работали на Джорджес-Банке на скумбрии, причем показатели работы были почти самые низкие в группе судов. Моряки считали виновным как всегда капитана и поэтому в салоне команды частенько появлялись стихи типа *«Разбегайтесь фраера, «Буран» травит ваера»*. БМРТ «Буран», на котором мы работали, допускал различные промысловые происшествия и этими стихами подчеркивалась наша неудовлетворительная работа. Первый помощник решил вычислить «поэта» и однажды пригласил меня, а я был комсоргом, на разговор с одним из моряков. Оказалось, что он сравнил почерки на стихах и на бланках радиogramм, которые писались моряками и хранились до конца рейса и определил, что стихи пишет этот моряк. Мы все знали, что наш помполит в прошлом чекист, но даже представить не могли такого применения знаний.

В начале своей деятельности мне пришлось ходить на плавбазе «Воркута». Вспоминаю случай, когда женщины, а их было довольно много на судне, решили проучить моряков, порой подглядывающих за ними, моющимися в душе, через

замочную скважину. Они развели «зеленку» которой смазывают ранки и встали за дверь. Когда кто-то очередной решил взглянуть на дам, то они плеснули зеленкой в скважину. А надо сказать, что зеленку сразу практически не отмыть. Поэтому женщины быстро вычислили по оставшемуся пятну своего наблюдателя. Это оказался очень скромный моряк, но как ему досталось от дам, то этот урок отучил всех от подсматривания.

Я был на этой плавбазе машинистом в вахте четвертого механика. Это был совсем молодой выпускник Ленинградской мореходки. Дело молодое и у него были хорошие отношения с судовой фельдшерницей. Иногда и мы собирались в помещении лазарета посидеть, попить кофе. Вспоминаю, что фельдшерница из-за отсутствия посуды в этом помещении варила кофе в плевательнице. Хоть мы и знали, что она совершенно новая, не использовалась ни разу, но пить кофе отказывались.

Я ходил машинистом первого класса, а был еще совсем молодой парнишка, машинист второго класса и в его обязанность входило будить очередную вахту, сменяющую нас. Однажды, после того, как он пошел будить второго механика, влетел в машинное отделение с криком: Второй механик умер. Встревоженные такой вестью, а надо сказать, что второй механик был ветеран войны и уже в возрасте, мы моментально оказались в каюте второго механика. Он лежал в постели, а на подушке валялась его вставная челюсть. Мы бросились будить с криком «Петрович, что с тобой? Он, как ни в чем бывало, вскочил, вставил свою челюсть и потом удивленно посмотрел на наши встревоженные лица. После расспроса машиниста оказалось, что он считал, что раз у человека выпали зубы, то это верный признак того, что он умер.

Ходил я еще мотористом на среднем рыболовном траулере. Это небольшое судно около 40 метров длиной, а ходили мы в Атлантику на промысел сельди дрефтерными сетями. Рейсы длились более трех месяцев, а запасы воды были только на двадцать суток, но хотя она и пополнялась с плавбаз, ее всегда не хватало, особенно в связи с большим расходом в так называемые «банные» дни. Обычно перед баней, стармех всегда приглашал меня, а я отвечал за систему водоподдачи, и говорил, чтобы я потуже затянул сальник на ручной водопомпе, которой каждый моющийся накачивал себе воды в шайку. А так, как ручку после затяжки сальника было тяжело поворачивать, то все мытье ограничивалось одной-двумя шайками воды, после чего обычно матросы говорили, что париться в бане нет необходимости, становишься мокрым уже после накачки первой шайки воды.

Как то в шторм на СРТ пришлось менять якорный огонь, а он же использовался и как рыболовный, поэтому должен был работать все время. Оказалось, что его залило водой и закоротило всю оснастку. Пришлось снимать его, сушить. А когда пришлось собирать его на полубаке, то там свистел такой ветер, что я вместе с кабелем затащил светильник в носовую каюту моряков, причем обрезал кабель и просунул его через вентиляционную нишу в двери. Затем в тепле, в каюте собрал светильник, изолировал его от попаданий воды и уже собрался нести на палубу, как оказалось, что через узкое отверстие в двери он естественно не проходит. Пришлось снова разбирать его и собирать уже в коридоре. Вот так дурная голова дает работу рукам.

На одном из СРТ охлаждающая вода от вспомогательных дизелей подавалась на промывку гальюна. Однако часто система забивалась и ее периодически приходилось продувать воздухом от пусковой системы с давлением до 30 атмосфер. Обычно я поднимался наверх и следил, чтобы в это время никого в туалете не было. Однажды было просто лень подыматься из машины на верх и я продул систему прямо из машинного отделения. Затем совесть все-таки заговорила и я

поднялся наверх в жилые помещения. В коридоре встретил растерянного третьего помощника капитана, который держал брюки в руках и повторял: *«Там такое творится, вдруг подо мной все засвистело, с шумом вылетела вода, какие-то ошметки и я решил, что все корабль тонет»*. Вот так, не успев даже надеть брюки, и выскочил человек на палубу по причине моей лени.

Шли мы как то на СРТ на выход из залива. Впереди нас медленно шел крейсер из Североморска, а наш стармех когда то служил на нем. Свистит в машину, чтобы добавили хода, надо догнать крейсер и может кого то из своих сослуживцев заметит на его борту. Вдруг над трубой крейсера возникло небольшое облачко дыма и стармех сказал: *«Все, сбавляйте ход, крейсер дал малый ход и теперь его не догнать»*. Оказывается наш полный ход около 8 узлов был равен его самому малому ходу.

На нашем СРТ под дрефтерным промыслом во время шторма волной погнуло вал сететряски. Кое-как доработали вручную, пока не прислали из порта новый. Так как на промысле почти все время штормило, то передавали этот вал, привязав к кухтылям, затем сбрасывали за борт, а мы его ловили. Матросы удачно баграми вытащили кухтыли на борт и также быстро их отвязали, опасаясь захода очередной волны на борт судна. Однако оказалось, что кухтыли были привязаны поводцами, которые другим концом держали вал, но в спешке вал забыли поднять на палубу, а после того, как все кухтыли были отвязаны, он благополучно затонул прямо у борта. Вот уж действительно, поспешишь, людей насмешишь

Одно из наших БМРТ работало в Антарктиде и после рейса ему был определен заход на отдых в одну из стран на западе Африки. Туда мы обычно не заходили, но в этот раз по контракту надо было поставить мороженую рыбу. На судне не оказалось флага этой африканской страны, нашли его только в лоции и весь переход кусочками сшивали этот необычный флаг, который надо было поднять на мачте при заходе в порт этой страны. Когда зашли в порт, то вдруг на судне появились люди с автоматами и строго наказали срочно снять этот флаг, т.к. на днях в стране произошел государственный переворот и за этот флаг могут и расстрелять.

Зашли мы как то в порт Мале в Норвегии для установки на СТМК ярусной линии. Перед этим судно стояло в Мурманске на переоборудовании несколько месяцев. Дело было зимой и, естественно, все что менялось, переустанавливалось было не покрашено и покрылось ржавчиной. Практически все судно было рыжего цвета. В этом порту было несколько семей из России и в выходной они вместе с ребяташками пришли на судно. Мы провели их по судну, угостили обедом, ответили на вопросы. Но на самый трудный вопрос одного из мальчишек: *«А зачем вы покрасили свое судно в такой странный цвет?»*, боцман, став такого же цвета как и судно, так и не смог вразумительно ответить. Потом уже летом мы самым тщательным образом покрасили судно.

Пришел на обед в кают-компанию. Старший механик говорит, слушай, что у тебя произошло в машине, мазутом залили иллюминатор капитанской каюты. Хорошо говорю, разберусь. Поднялся на шлюпочную палубу, на которую выходил иллюминатор капитанской каюты и как ни старался, так и не смог решить, как мазут из танка попал на каюту. Спустился к кочегарам и начал вести расследование. Потом один из их сознался, что приходила к нему буфетчица и попросила полведра мазута, строго-настрого запретив говорить об этом. Предистория этого оказалась следующая. Судовая буфетчица (звали ее моряки «тетя Пуся» за средний возраст) имела все виды, да думаю и не только виды на капитана. А тем временем на судно пересела учительница русского языка, т.к. ранее на флоте и в стране внедрялась программа «Каждому молодому труженику – среднее образование» и она принимала экзамены у моряков прямо в рейсе. Капитан уделил какое-то внимание молодой

учительнице, чем вызвал резонную ревность у тети Пуси. Она решила, что та вечером приходит к капитану и если к тому постучаться попозже, то она будет вынуждена покинуть каюту капитана через иллюминатор на шлюпочной палубе. При этом измажется в мазуте, которым она щедро облила и иллюминатор и палубу и все тайное станет явным. У меня состоялся достаточно тяжелый разговор с ревнивицей и я предложил более радикальный способ, а что если Вам поджечь каюту капитана, тогда они даже одеться не успеют, когда будут вынуждены выскакать из каюты?

Кают-компания на БМРТ была всегда местом встречи комсостава, временем спокойной беседы. У нас в должности первого помощника был внешне не очень сильный человек, но он всех удивлял своими способностями гнуть монеты. Обычно он это показывал во время обеда, брал пятак напрягался и вынимал его согнутым в спираль. Около месяца на все это смотрел рефмеханик, крепкий, почти двухметровый моряк. Оказывается, все это время он пытался гнуть монеты в своей каюте, но ничего не выходило. Однажды разозлившись, он говорит помполиту: *Слушай, ты же слабее меня, объясни, как ты это делаешь? Очень просто, ответил помполит. Берешь монету, в каюте гнешь ее пассатижами, затем приходишь в кают-компанию, берешь монету и меняешь ее под столом на гнутую.* Рефмеханик чуть не избил помполита за такой фокус.

Я был комсоргом на судне и однажды ко мне подошел боцман с просьбой повлиять на преподавателя русского языка. Он должен был получить, как и все моряки, среднее образование, но был уже в возрасте и учиться ему было тяжело, т.к. всю школьную программу он позабыл. Он пожаловался, что ему за последний диктант поставили тройку и ему стыдно перед моряками, что боцман даже русского языка не знает, пусть хоть четверку поставит. Я подошел с этой просьбой к учительнице, а она, помню, ответила мне: *Ну как же могу поставить ему четверку, если он в слове «урожайный» сделал четыре ошибки.* Кстати, у боцмана был очень интересный жизненный принцип, который он проповедовал молодежи: *Пить надо умеючи, и всегда помнить, что пьянку надо сводить на конус.*

Шли мы как-то в порт с промысла сельди из Атлантики, после четырехмесячного рейса. Все устали и с нетерпением ждали прихода. Уже рассчитали время прихода в Мурманск и многие моряки определили, что они будут делать в первые дни. При этом традиционно одна вахта накручивала обороты главного двигателя, чтобы их вахта не была приходной, а другая, наоборот снижала ход. В штате у нас был юнга, причем не всегда думающий перед тем как что-то сделать. Перед приходом он прибирал свое заведование – камбуз и решил выдраить палубу. А надо сказать, что боцмана обычно делали швабры размером с небольшую копну сена. Юнга решить помыть швабру, пошел на палубу и на полном ходу опустил ее за борт. Однако хоть судно и шло всего со скоростью 9-10 узлов, потоком воды швабру вырвало из его рук, она пошла под корпус и намоталась на винт. Нашему главному двигателю мощностью в 300 лошадиных сил не хватило мощей и мы остановились на траверзе мыса Норд-Кап, а это всего в сутках перехода до Мурманска. Пришлось несколько часов реверсами разбивать эту швабру, с графика мы сбились и наиболее свирепые моряки предложили сделать с юнгой то же самое, что он сделал со шваброй.

Этот же юнга, как и положено на судах, готовил 16-часовой полдник для моряков. В очередной раз он готовил уху и решил, чтобы не пропадала оставшаяся с обеда жареная картошка с мясом, добавить ее в уху. Сверху на все эти операции через кап на кухне смотрел радист и он с укоришной произнес фразу: *Женя (так звали юнгу) ты бы еще отдуплился в эту уху.*

Раньше на плавбазах были неплохие судовые лавочки и многие моряки покупали очень приличные по тем временам вещи. Один из матросов купил ботинки чешской

фирмы «Цебо». Они очень ценились в то время. Лежим в дрейфе, погода чудесная и он решил одеть их и разносить перед приходом в порт. Молодежь играет в футбол на палубе, пиная балберу. Он подключился к игре, размахнулся и так пнул пенопластовый кухтыль, что один ботинок с не завязанными шнурками, улетел за борт. Не очень горюя, он снял второй и выбросил тоже за борт. Мы стоим на палубе и видим, что через короткое время первый башмак прибило к борту, мы его достали, но второго то уже не было.

На рейсах под треску на небольших судах, где не было цехов по производству консервов из печени трески, шла заготовки печени в бочки для дальнейшего выпуска рыбжира на берегу. Рейс проходил летом, длился около месяца и затаренные с начала рейса бочки с печенью трески стояли на палубе. К концу рейса уже вся палуба была в бочках и матросы из носовых кают проходили в столовую по бочкам. Уже идем в порт, стоит жара, моряки переоделись в костюмы и один из них идет по бочкам в корму. Наступает на дно одной из бочек и проваливается внутрь. А надо признать, что, пожалуй, ничто не пахнет так резко, как залежалая печень и рыбий жир. Долго еще вместо встречи с женой ему пришлось отмываться в бане, а костюм был безвозвратно потерян.

Как то уже пожилой боцман проходил медицинскую комиссию. Врачи выставили претензию к нему по зубам, на что боцман ответил: *Ничего страшного, что у меня осталось мало зубов. Человек родился без зубов и умирать должен тоже без них.*

Почему то на судах типа «Океан» очень любили плодиться тараканы. Говорили, что их привлекает судовая изоляция. Однако их было настолько много, что однажды повар, который периодически спускался в каптерку вниз за продуктами на камбуз говорит: *Идти невозможно по трапу, тараканы обгоняют меня, чуть не сбивают с ног, чтобы первыми попасть в кладовку.*

Вспоминается еще один случай с тараканами. Однажды наше БМРТ зашло в один из портов Англии и портовые власти сделали отметку в свидетельстве о необходимости потравить тараканов на судне. Капитан решил это сделать на переходе в российский порт. Однако нам нужно было сдавать рыбу еще в одном английском порту, а портовые власти второго порта уже имели на компьютере замечание к нам и за то, что мы его не выполнили, наложили на судовладельца штраф. Его объем был таков, что на судне говорили потом, каждый таракан обошелся нам в три доллара.

Работали мы на треске зимой в Баренцевом море на СРТ. Почти все время штормило. Однажды, когда палубный матрос брал траловую доску на цепку у борта судна, она развернулась и придавила моряка. По-видимому, ему повредило легкие, т.к. он стал раздуваться и пошла кровь из горла. Мы быстро подняли трал и полным ходом пошли к плавбазе, где были врачи. Попытались связаться, но по маломощной связи едва было слышно. Старпом говорит врачу с плавбазы, что делать, кровь идет из горла, а врач, ничего не поняв, посоветовал перетянуть жгутом то место, откуда идет кровь, т.е. горло. Подошли к плавбазе, с нее спустился врач, осмотрел больного и прямо в каюте, взял шкерочный нож, промыл его и сделал надрез, воздух с шумом стал выходить. Моряка врачи спасли, но потом мы долго всем советовали как остановить кровь из горла.

Как то на СРТ потребовалось уходить в канун праздника. Моряки и так редко встречают их на берегу, а тут практически отход выпал на сам праздник. Пришли к нам, механикам, на Совет моряки, попросили задержаться хотя бы на сутки. Это было и наше желание. Поэтому, когда стали пробовать отходить от причала, то главный двигатель запустится и остановится. Вызвали группового механика, слесарей, но так ничего и не решили. Было принято решение разобратся уже после праздников. Экипаж отгулял праздник и все пришли на судно. Мы запустили

главный двигатель и пошли в рейс. На отход прибежал групповой механик, пришлось сказать, что и сами ничего не понимаем, почему все нормально. Уже после рейса пришлось сознаться, что мы поставили сплошную прокладку из паранита на выхлопной коллектор. Двигатель запускался, но затем «захлебывался», т.к. выхлоп был закрыт.

В прошлое время часто, по каким-то случаям, вводились различные ограничения для моряков. Помню, ввели за норму перед каждым рейсом, всему экипажу проходить осмотр у венеролога. Я, двадцатилетний механик, стою на отходной вахте на СРТ, подходит старпом и говорит, срочно сбегай в медпункт первого судоремонтного завода и сделай отметку у венеролога. Я как был в грязной робе, в мазуте так и пошел на осмотр, судно было на отходе, переодеться было некогда. Когда молоденькая врачиха увидела меня в таком виде, вначале, растерявшись, попросила раздеться, чтобы сделать осмотр, но я показал свои руки, сказал, что судно на отходе и попросил помочь мне раздеться и провести осмотр. Она покраснела и пришлось ей ставить штамп в санкнижке без осмотра.

На рейс в Баренцево море на СРТ пришел новый капитан, ветеран флота. Однажды мы пошутили над ним. После прошлого визированного рейса и захода в Санта-Крус на судне остались очень интимные картинки. Их аккуратно поместили в журнал «Советские профсоюзы» и положили на стол в столовой команды, где обычно сидит капитан. В столовой собралась почти вся команда и пока капитан ждал второе, он решил полистать журнал. Надо было видеть его удивленные глаза, когда он встретил такие откровенные фотографии (в то время к таким откровениям относились по-другому). Боцман посмотрел их и отметил, что в таком виде здесь помещают только тех, кто аккуратно платит профсоюзные взносы.

Старпом на судне был уже в возрасте, женат, имел детей и его авторитет с точки зрения семейной жизни для молодежи был непререкаем. Запомнилась его мнение о возможном разводе со своей женой одного из молодых моряков: *Я бы тоже развелся со своей женой, но жалко 15 лет потраченных на дрессировку.* Правда, кто кого дрессировал, он не уточнял.

### **Моряки и спиртное:**

Старший механик одного из СРТ был человек пьющий и после отхода судна из порта у него всегда скапливались пустые бутылки в каюте. Обычно уже на выходе из Кольского залива судно начинало качать и бутылки со звоном катались по каюте. Зайдя к нему в очередной раз, мы спросили, почему он не выкинет их? На что он с мудрым видом отметил, что каждая вещь должна найти свое место. И действительно через пару дней бутылки цеплялись за что-нибудь в каюте и брэнчанье прекращалось.

Раньше было принято организовывать встречи экипажей судов с различными представителями из Москвы, чтобы они знали судовую жизнь. Я провел такого представителя из ЦК по судну. Судно было из новостроя, только что покрашено и выглядело прилично. Представителю ЦК понравилось судно, однако он сказал, что все хорошо, вот только дырка в корме (а это был кормовой слип) портит вид. Когда я спросил, был ли он на судах, оказалось, плавал только на речных трамвайчиках по Москве-реке. Когда он встречался с моряками, то спросил в конце встречи, есть ли предложения к руководству. Один из моряков с умным видом заявил, что у нас длительные рейсы 6-7 месяцев, и нам приходится брать несколько десятков маленьких бутылочек одеколона, которые затем мы выбрасываем в море и засоряем его. Чтобы не допускать этого, предлагаю для флота выпускать одеколон в трехлитровых бутылках. Представитель аккуратно записал это предложение, потом пришлось объяснить ему, что это просто шутка.

Я ходил на СРТ третьим механиком. Капитан судна, ранее снятый из флагманов за пьянку, продолжал тоже самое и в должности капитана. Промысловик он был хороший, поэтому экипаж не очень волновало такое поведение. Перед приходом в порт он решил допить все запасы и перед швартовкой выглядел крайне плохо, было видно, что ему надо поправиться. Встретился с ним в коридоре и он попросил меня отдать ему флакон одеколона, а то, дескать, руки дрожат так, что невозможно поймать ручку машинного телеграфа на мостике.

К сожалению, в прошлое время очень часто после отхода в море, многие моряки допивали то, что захватили с собой с берега и нам, молодым приходилось стоять вахту целыми сутками. Однажды после отхода вместе со всеми загулял и повар и двое суток все питались сухими пайками. Как то ночью после вахты поднялся на камбуз в надежде, что уже начали готовить еду. Действительно, на плите стояла какая-то кастрюля со странно приподнятой крышкой. Я приподнял крышку, оказалось, что кто-то не выдержал бескормицы и решил отварить курицу. Раньше курицы поступали недооципаннами, только слегка разделанными, на длинных ногах. Вот на этих-то ногах и повисла крышка. По-видимому, кто-то из моряков попытался сварить курицу, но увидев результат, есть отказался и так и оставил ее другим.

Я ходил третьим механиком на БМРТ, а на нем по заведованию были паровые котлы. На рейс нам выдавали несколько литров химиката для проверки наличия солей в котловой воде, иначе будет большая накипь на трубках. Этот химикат – фенолфталеин, был на спиртовой основе. Мы знали об этом, но был и побочный эффект – он действовал как сильное слабительное. Однажды уже в рейсе ко мне подошел второй штурман и спросил, нет ли чего спиртного в химреактивах. Я сказал о всех свойствах имеемого реактива, он был в принципе не вреден для здоровья. Ничего, последовал ответ, мы проверим его слабительное действие на третьем штурмане. Третьим был достаточно крепкий вологодский парень, как потом мы шутили с эмалированным желудком. Он первым выпил стакан этого «напитка», штурмана подождали два часа, потом решили, раз у него ничего нет, то и нам можно. Однако через пару часов по главной палубе с невероятной скоростью носились наши штурмана в единственный галюн на главной палубе. Просто желудок третьего помощника был крепче, чем у них. Опохмеляться затем они не решились.

Ходил я вторым механиком на СРТ и получал снабжение по машинной части на рейс. Обычно под тресковый рейс выдавали литр спирта, который, конечно очень редко шел на судовые нужды. Все знали об этом, поэтому кладовщица, выдававшая спирт, всегда спрашивала: *Здесь будет пить, или на судне?* Для этого у нее стоял стакан и кусочек хлеба.

Это было в 1962 году, когда Мурманск посетил Н.С.Хрущев. Курсанты тогда стояли в оцеплении на стадионе, когда он встречался с жителями г. Мурманска. А до этого он посетил плавбазу, на которой было небольшое свиноводческое хозяйство, которое питалось от отходов судового камбуза. Это было хорошее подспорье морякам в рейсе. Хрущеву так понравился этот пример, что он сфотографировался в обнимку со свинарем. Впоследствии этот свинарь ехал в отпуск, а в Ленинграде за пьянку был доставлен в вытрезвитель. Когда стали вынимать документы из карманов, то случайно вылетела эта фотография с Хрущевым в обнимку. Милиция срочно упаковала этого моряка, со всеми почестями посадила в поезд, а он был в Питере проездом и подальше от греха отправили первым же рейсом.

Двое моих коллег в Мурманрыбпроме регулярно собирались и отмечали вдвоем праздники и просто любили посидеть за стаканчиком. Чтобы жены не ругали их дома, они взяли абонементы в бассейн в профсоюзном комитете и ссылались дома,

что ходят в бассейн. При этом они регулярно после посиделок намачивали под краном плавки, полотенце и даже волосы. Это продолжалось долго, пока однажды они не выпили лишнее, забыли намочить белье и пришлось сознаться куда они ходят, чтобы снять более тяжелое обвинение, что они вместо бассейна встречаются с девушками.

На судне работал матрос Шевченко. Моряки получали приличную по сравнению с другими зарплату, но он умудрялся пропивать ее за стоянку в порту. Однажды мы уже силой заставили его положить деньги на сберкнижку в надежде, что это поможет сохранить зарплату. На отходе мы спросили его, ну как дела. Он с сожалением рассказал, что когда ему в первый раз не хватило денег, то он пошел и снял их. К обеду они снова закончились и он снял повторно. А когда он еще пришел в сберкасса и в третий раз за один день, то ему там сказали, забирай все свои деньги, ты нам надоел.

Один из курсантов нашего курса в средней мореходке после принятия алкоголя почему-то любил стирать белье. Курсанты заметили, что он берет его кучей и стирает вручную в умывальнике. Однажды один сосед подложил ему свое белье и тот выстирал и его. Тогда курсанты стали забавляться тем, что всегда добавляли свои вещи для стирки в общую кучу, а т.к. стирал подвыпивший курсант аккуратно, то это устраивало всех.

### **Курсантские годы:**

Как то в мореходке курсант нашей группы сдавал экзамен, но в конце ответа замешкался и ему преподаватель говорит: *«Ну, докладывайте, докладывайте»*, на что тот ответил: *«А я уже все доклатал»*. Этот же курсант на уроке истории при описании сражения под Сталинградом в годы второй мировой войны произнес такую историческую фразу: *«После поражения под Сталинградом Гитлер не пал духом...»*.

В средней мореходке теорию устройства судна нам давал начальник училища Гусев В.П. Он был прекрасный преподаватель, но в силу своей занятости часто отлучался с лекций и в конце концов, сказал, что по-видимому я вам не успею дать весь курс, поэтому расскажу только о знаменитых чайных парусниках: «Фермопилы», Катти Сарк и т.д., потом будет что рассказать девушкам на свидании. Так мы и прошли курс, а на экзаменах, когда одному из курсантов досталось рассказать о судовом наборе, в частности о бимсе, то видя все тщетные попытки курсанта вспомнить, что это такое, Гусев В.П. говорит, но вот ты заходишь на судно, вдруг «бемс» головой об балку. Экзамен был сдан.

Посмотрев как то фильм с участием Шурика, где студенты пытались сдать экзамены, получая ответ по радио, наши знатоки, а в средней мореходке готовили радистов, штурманов и механиков, попытались повторить этот опыт. Для этого в аудитории, в которой сдавали экзамен, сделали очень тонким проводом через щели в паркете проводку, вывели ее на чердак. Было оборудовано несколько столов с контактами для включения. Курсанты, которые готовились сдавать по этой системе, специально на подошве ботинка укрепили металлическую пластинку для контакта, а микрофон провели под гюйс. Проверили, все работает. Однако на экзамене вышла заминка. Мы не учли, что в аудитории стоит тишина, а не так, как когда готовили эту схему. И оказалось, что преподаватель все слышит и первый вопрос ее был: *«Где радио, отключите его»*. Курсантами пришлось отключаться и сдавать экзамен по своим знаниям.

Один из курсантов нашей группы в средней мореходке начал рано лысеть. Кто-то посоветовал ему, чтобы ускорить рост волос надо постричься наголо. Стригли его прямо в кубрике, но курсант, который стриг его, все время смотрел на какую-то фотографию. Уже скоро мы поняли его намерение, т.к. он сделал прическу точно

такую же, как была у Ленина, и после этого куда-то пропал вместе с машинкой для стрижки. Еще долго лже-Ленин, а он был такого же роста и комплекции, бегал по ротным помещениям и искал автора этой стрижки. На страшный хохот, который раздавался в кубриках, собрались курсанты со всех этажей и роль Ленина резко возросла в курсантских рядах.

В высшей мореходке мы учились на ускоренных курсах, но лекции часто слушали вместе с курсантами-очниками. Идет лекция по сопромату, преподаватель, а это был интеллигент Баславский, нарисовал на доске куб, который растягивают силы Сигма 1, Сигма 2 и т.д. Затем Баславский, а он всегда читал лекции в белых перчатках, чтобы не измазать руки мелом, говорит: «А почему с этой стороны я написал Сигма 1?», думая, что задаст пищу для ума. После этого звучит голос из зала, а нас было более ста человек, «А хрен тебя знает!». Надо было видеть крайне изумленное лицо преподавателя, после чего все тихо сползли на пол.

Мы сдаем зачет по начертательной геометрии. Милая, симпатичная женщина, в морской форме ведет этот зачет. Раздала задание по столам и все его изучают. Преподаватель ходит вдоль зала и проверяет готовность. Подходит сзади к старшему механику из тралфлота, который лихорадочно листает конспект и достаточно громко шепчет: «Ни хрена нам этого не давали». Преподаватель, обиженная за незаслуженную оценку ее труда, машинально вслед за ним произносит: «Как это ни хрена не давали?».

Я учился на ускоренных курсах в МВИМУ. Практически там уже ниже вторых штурманов, механиков курсантов уже не было. Нас было две группы механики и штурмана и очень часто общие дисциплины мы слушали и проходили вместе, поэтому хорошо знали друг друга. Стипендии были небольшими и практически все старались выйти на лето в море в своей должности, чтобы подзаработать на очередной год. Так мы оказались на СРТ с одним из капитанов – ускоренников. Как то стою на мостике, заходит капитан и садится в кресло, но перед этим, зачем то проводит рукой по сиденью. Удивившись этому, я спросил, что он делает. Да ты знаешь в мореходке часто подкладывают кнопки на сиденье стула и я уже привык проверять нет ли очередного подвоха. Вот так порой развлекались на лекциях стармехи и капитаны судов. Неважно, в какой ты должности или сколько тебе лет. Если ты учишься, то и все баловство как у обычных студентов.

Мы уже защищали дипломы в МВИМУ, председателем государственной комиссии был главный инженер «Севрыбы» Киреев Сергей Васильевич. Мы защищались несколькими группами и как - то он подошел к нам и попросил поддержать защиту диплома одной из заочниц. Она работала мастером на первом судоремонтном заводе, как его еще называли – «тарабаринским» и очень боялась выступить перед членами комиссии, вид комиссии действовал на нее как тормоз. Она уже пыталась провести защиту, а сейчас надо было вдохновить ее на второй заход. Наши «специалисты» не нашли ничего другого, как налить ей для смелости 50 грамм коньяка. Диплом в целом был нормальный, но на защите один из членов Госкомиссии задал вопрос: *Какие требования Регистра к брашпилю?* Наша подопечная начала свой ответ такими словами: «Когда брашпиль находится на грунте...», т.е. от волнения спутала якорь с брашпилем». На этих словах Сергей Васильевич прервал ее ответ и, обращаясь к членам комиссии, сказал, что достаточно спрашивать, диплом написан грамотно и есть предложение защиту принять.

Сдаем зачет по теории двигателей внутреннего сгорания в МВИМУ. Это достаточно скучное дело. Сдача идет в лаборатории ДВС, где монтируется стенд из деталей для двигателей. Преподаватель ходит по аудитории в ожидании готовности курсантов, берет небольшой поршень со стенда и говорит: *Кто*

*объяснит мне, зачем на поршне вот это отверстие, тому зачет автоматом. Кто же откажется от такого зачета? Некоторые курсанты начали выдвигать свои теории, что это сделано, чтобы снизить температуру доньшка поршня, для равномерного температурного расширения и т.д. Нет ответил преподаватель, это отверстие сделано для крепления поршня к стенду!*

В высшей мореходке в свое время обучалось много курсантов из арабских стран. В соответствии с религией они обратились к ректору, чтобы их отпускали с лекций, для совершения утреннего намаза, когда восходит солнце. Такое ежедневное отвлечение естественно мешало бы учебному процессу, поэтому ректор поступил очень мудро, он дал такой ответ: *У нас в Мурманске есть полярный день или полярная ночь и перед этими событиями я гарантирую Вас, что преподаватели отпустят Вас с лекций, т.е. 2 раза в год.*

Я сдавал экзамены в Высшей партийной школе, где учился заочно. Среди слушателей было много замполитов из различных воинских частей Северо-Запада. Они уже были в звании не ниже майора или капитана третьего ранга и многие, вырвавшись с отдаленных точек и гарнизонов, пытались совместить учебу с хорошим отдыхом в Ленинграде. Поэтому, точно как и раньше, шпаргалки были в ходу. Сдает экзамен капитан второго ранга, ему принесли шпаргалку, но написана она очень мелко. Преподаватель приглашает его на сдачу, но тот говорит, можно я выйду в коридор за очками. Преподаватель удивленно заметил, а как же ты тогда написал ответ, если плохо видишь. *А писать я могу без очков, но читать только с очками*, последовал ответ

### ***Из береговой жизни:***

Однажды шло совещание в горкоме партии, а я был вторым секретарем горкома. Совещание вел только что избранный первый секретарь обкома партии Балагуров, который еще практически не знал людей и я сидел с ним вместе в президиуме. Он привел, какой-то пример и сопровождал его известным изречением, указав рукой в мою сторону *«А Васька слушает, да ест»*. В зале раздался смех и уже после совещания он спросил меня, почему зал засмеялся. Я объяснил ему, что меня зовут Василий Федорович и когда Вы случайно рукой показали в мою сторону, то все посчитали, что это относится именно ко мне.

Я отвечал за строительство мусоросжигательного завода в Мурманске. Это был особый объект экологического профиля и к нему было внимание всех работников области и города. Однажды проверить, как идет строительство, прибыл первый секретарь обкома партии Птицын Владимир Николаевич. В это время рабочие начали заливать стены приемных бункеров жидким стеклом. Мы стоим наверху возле шлангов, подающих эту жидкость, которая моментально застывает на стенах. Вдруг один из шлангов лопаается, причем в сторону Владимира Николаевича и он моментально, от шляпы по ботинок, становится «стеклянным» человеком. Пришлось снимать всю верхнюю одежду, но В.Н.Птицын был тактичным человеком и просто сделал вывод, что нельзя стоять там, где идет рабочий процесс.

Во время ознакомительной поездки по предприятиям Бреста (Франция) мы посетили комбинат, который перерабатывал морские водоросли. Комбинат производил большой ассортимент продукции, в том числе и такой необычный товар как специальные стельки для обуви, которые обеспечивали антисептические качества для стопы. Конечно, я видел такую продукцию впервые, однако на вопрос французов, а можете ли Вы производить такие товары, ответил, что можем. *А на каком оборудовании*, последовал вопрос. *А без оборудования, берем лист водоросли и вырезаем стельку из него ножницами под любой размер ноги.*

Там же во Франции, на одном из приемов, как обычно, мне, как старшему группы налили вино на пробу, я выпил и сказал, что нормально. Уже после вечера один из

наших партнеров спросил меня: *А как Вы отличаете вина?* Пришлось признаться, что могу отличить только белое вино от красного, т.к. в моей родной Новгородской области кроме самогонки и медовухи, ничего не производили, в мореходке и на промысле было не до спиртного и опыта потребления марочных вин у меня не было.

По долгу службы мы оказались в г. Трондхейме (Норвегия). После утомительного дня вечером с переводчицей мы направились в близлежащий ресторан на ужин. Погода была отвратительная, дождь, сильный ветер, так что настроение было соответствующее. Вдруг ветром к ногам переводчицы прибывает стокроновую банкноту (около 500 рублей по курсу). Она подымает ее и говорит замечательную фразу: *«А жизнь то, кажется, налаживается».*

Один из наших молодых штурманов как то после отпуска заявил: *Никогда больше в отпуске не буду ходить в форме.* На наш вопрос, почему, он рассказал о случае происшедшим с ним в отпуске (а это было еще в советское время, когда был дефицит мест в ресторанах). Стою, говорит в Москве в фойе ресторана, вышел подышать и покурить, вдруг ко мне подходит мужик сует червонец и просит пропустить в ресторан. Я был в форме с нашивками третьего, вот он и признал меня за швейцара.

Утром после встречи Нового года как всегда собрались на утренний график. Главный инженер выглядел как-то особенно растрепанным. Спрашиваю, как встретил праздник. Отвратительно, говорит. В ожидании Нового года слоняюсь по квартире и мучаюсь от безделья. Вспомнил, что жена давно просила что-то сделать с трубой в туалете, она немного подтекала и приходилось подставлять банку, чтобы не залить соседей. А тут я взял газовый ключ и решил подтянуть соединение. Однако пережал его и труба с горячей водой оторвалась от стояка. До трех часов ночи подушками, тряпками перекрывали поток воды, все равно залили соседей, а потом еще аварийка перекрыла воду во всем доме. Вот так и встретили Новый Год.

Один из замов генерального имел легковую машину «Волга». Однажды пришел на работу расстроенным и поведал свою историю. Говорит, загоняю свою машину в гараж и немного помял бампер. Стою и ругаю себя за поспешность. Подходит сосед по гаражу и говорит, пригнал новые «Жигули», но в гараж загонять боюсь, ты опытный водитель, помоги. Сажусь за руль его машины и с маху врезаюсь в дверь гаража соседа левой дверью «Жигулей. Вот так за один день я нанес ущерб и себе и соседу.

Приходит один из наших руководителей и смеется, надо же кто-то приехал на работу на машине без задних фонарей. Все посмеялись над таким чудачком и разошлись. Вдруг неожиданно поднимается мой заместитель и бежит во двор. Вернувшись, он с тоской проинформировал, что это на его «Жигулях» ночью сняли задние фонари, а он не заметил этого и так приехал на работу (раньше сигнализацию на машины не ставили).

Я жил в коммунальной квартире вместе с одним докером из рыбного порта. Это был крепкий, выносливый белорус, хороший работник, но большой любитель выпить. Часть денег он еще посылал семье, поэтому его зарплаты всегда не хватало и экономить приходилось на самом необходимом, в том числе и на еде. Как-то перед Новым Годом он получил посылку с салом из Белоруссии. Радости его не было предела. Теперь-то мне, как минимум, хватит сала на месяц, говорил он. Заранее приготовил себе порции на работу, и вывесил все за окно. Раньше холодильники были не у всех и многие таким способом хранили продукты. Однако жили мы на первом этаже и утром, когда он полез за салом, то на форточке болтались только концы авоськи, сало исчезло. В те годы некоторые «удальцы» ходили ночью вдоль домов и с первых этажей шестом, на конце которого крепили

нож, срезали авоськи с продуктами. Такого набора слов, которым он заклеил лихоимцев я больше в жизни никогда не слышал.

В восьмидесятые годы я работал в райкоме партии, началась перестройка. Однажды меня попросили наши работники показать содержание «идеологически вредных» видеокассет, отбираемых на таможне у моряков. Дескать, чтобы знать врага в лицо. У нас был российский видеоманитофон «Электроника», собрались почти все работники, включая женщин, и мы включили первую кассету. Это была порнографическая откровенная лента из Германии и после нескольких кадров, я вынужден был сказать, все ясно, вред понятен, демонстрацию прекращаем. Прошло много лет, уже не было компартии, на одной из вечеринок я встретил бывшего работника райкома и мы вспомнили эту историю. Оказалось, что у нее было продолжение. Вся молодежь осталась после работы и до 4 часов ночи смотрела эти «идеологически вредные материалы».

Один из наших неженатых молодых штурманов как-то утерял сберкнижку. Он обратился в сберкасса и ему выдали дубликат. Однако затем он в своих вещах нашел утерянную сберкнижку и стал ее использовать следующим образом. Он регулярно вносил в графу «приход» значительные вклады, набрав, таким образом, огромную сумму и когда приглашал к себе девушек, то, как бы случайно, эту книжку оставлял на столе, сам уходил в магазин, а за это время девушка обязательно проявляла любопытство и смотрела сберкнижку. Увидев огромные суммы на вкладе, сразу же проникалась доверием к такому богатому жениху. Этот фокус работал долгое время, пока он не женился.

Поздний вечер, Италия, Рим. Один из моих знакомых, отдыхающий там вместе с женой, вышли прогуляться перед сном. Вдруг к ним подъехала шикарная машина, остановилась и из нее вышел прекрасно одетый мужчина. Он представился и на английском языке объяснил, что сегодня у них большой праздник, фирма «Валентино» провела удачный показ моделей и мы решили жителям города подарить последние модели одежды. Он показал прекрасную шубу и предложил ее жене. Ну, раз такое дело, жена согласилась, тогда он полез в багажник за ее размером и вручил пакет. Затем похлопал себя по карманам и сказал, что у него заблокировалась карточка, а чтобы доехать до Неаполя надо около 500 долларов. Наши туристы, конечно, помогли такому меценату, ведь что такое 500 долларов по сравнению со стоимостью шубы? Когда они вернулись в номер и развернули пакет, то там оказался только кусок грязной овчины.

Как-то мы отдыхали в «Рыбаке Заполярья» и на выходные дни решили съездить на шашлыки на реку Псоу, приграничную с Абхазией. Поднялись на машине по горной дороге высоко в горы. Проезжая мимо небольшой деревеньки, решили зайти в магазин и купить сухого вина. Около магазина сидела достаточно большая группа для такой деревни людей и пила вино с постоянными тостами. Мы спросили у продавца, что у них за праздник? Да, говорит, неделю назад они ехали по этой дороге на машине и на одном из поворотов их машина слетела в ущелье (А ущелье такое, что конца его не видно), однако через несколько метров она зацепилась за молодой дубок на откосе, что и спасло им жизнь. Теперь они с родственниками пьют здесь уже вторую неделю за свое спасение, поливают этот дубок водой и желают ему вырасти поскорее.

### **Изучайте языки:**

По делам я как-то вылетел в Копенгаген (Голландия). Из аэропорта мне нужно было пересесть на поезд, чтобы доехать до города-побратима Мурманска – Гронингема. Когда я в билетной кассе попросил на английском продать билет и назвал город в обычном русском произношении, то мне сказали, что такого

города у нас нет. Только после некоторых мытарств я выяснил, что название этого города произносится как «Хронинга» на местном наречии.

В другом случае незнания языка запомнился такой пример. Одно из российских судов было арестовано норвежской береговой охраной и отконвоировано в порт Тромсе. Причина ареста была в расхождении, по мнению инспекторов, в заявленном грузе и фактически находящемся на борту. Норвежские инспектора находились во время перехода на борту и сняли показания с технолога судна, разумеется, на английском языке. В порту на судно прибыл представитель компании, который прекрасно знал английский язык. Он прочитал протоколы допроса и не согласился с ответами технолога, сказав при этом, что тот не знает английского языка. Как не знает, возразили инспектора, он нам отвечал на наши вопросы: Yes. Тогда представитель компании предложил провести эксперимент: *Давайте я задам вопрос своему технологу на английском и проверим его ответ.* Все согласились, и он задает вопрос: *«Иван Иванович, за все, что Вы сделали, мы предлагаем Вас повесить на мачте и послать соболезнование родным и близким. Вы согласны?»* Yes, ответил технолог и после дружного смеха всех присутствующих протоколы допроса были порваны.

Однажды мне пришлось участвовать в деловой поездке по Франции. После встреч и посещения предприятий в Париже мы зашли в кафе Ротонда (кстати, как нам сказали, в этом кафе Ленин писал свои знаменитые апрельские тезисы, бывал здесь и Троцкий) чтобы пообедать. Чтобы не мучить переводчицу и дать ей пообедать все разговоры велись на английском, причем не очень грамотном. Но мы понимали друг друга и это нас устраивало. Однако через некоторое время за соседним столом, рядом сидящий француз лет сорока резко поднялся, что-то пробормотал и ушел. *Что он сказал?* спросили мы переводчицу. Он сказал: *Проклятые американцы, все заполонили.* Мы улыбнулись, т.к. впервые почувствовали себя американцами.

### **Запомнилось несколько сюжетов из детства:**

Моя родина в Новгородской области и по нашему селу прокатилась вся военная машина гитлеровцев на пути к Ленинграду и обратно. Причем немцы уже стояли в июле 1941 года в нашем селе. Поэтому практически ничего эвакуировать не успели, а затем все было сожжено карателями. Однако кое-кто оставил и в этих условиях запасы. В соседнем селе перед войной был обычный сельский магазин и перед самым приходом немцев завмаг поступила мудро: закопала в землю непортящиеся товары – а это, прежде всего несколько ящиков водки, залитой еще по старому стандарту сургучом. Когда прошла война, то она откопала эту водку и у местных мужиков было самым заветным желанием оказать какую-нибудь услугу этой женщине, а расчет получить в виде еще довоенной бутылки водки. Как я помню, закончилась такая возможность только в начале шестидесятых.

Во время войны все архивы сгорели и население восстанавливало документы по опросу. Многие при этом захотели иметь более красивые фамилии, так у меня появилась родная сестра, которая получила фамилию Павлова, а не Никитина, как мы все. Однако многие, особенно женщины, пошли еще дальше и решили под этот шумок уменьшить себе возраст и сменили год рождения. Уже потом, когда я их встречал в зрелом возрасте, они ругали себя за такое решение, т.к. им пришлось два-три года дополнительно работать до выхода на пенсию.

После войны колхозники по причине трудного положения в стране, работали, как тогда говорили «за палочки», т.е. за трудодни, по которым практически ничего не выдавалось. Но работа была очень тяжелая, особенно у трактористов, которых, особенно в посевную, не хватало и они работали, почти круглосуточно. Как-то, мы мальчишки, приносим обед такому трактористу (а обычно это было молоко, хлеб и

1-2 яйца), он выглядит крайне усталым, садится у трактора, чтобы перекусить и что-то ищет глазами. Что тебе подать, спросили мы, да вот ищу камешек, чтобы разбить об него яйцо. Мы засмеялись, ведь рядом железный трактор, но потом поняли, насколько он устал.

У одного из трактористов был старый трактор, мне кажется еще «Фордзон». Он его обычно ставил на горушке, чтобы утром можно было скатить и завести двигатель. Однажды на этом тракторе он повез дрова в райцентр, там после сдачи груза выпил, а на обратной дороге трактор у него заглох. После выпитого он соображал туго, вылез из трактора и стал заводить его рукояткой. Трактор завелся и неожиданно поехал на тракториста. А надо сказать, что дорог в то время практически не было и все ездили по выбитой колее. Тракторист, не очень соображая, побежал по дороге от своего трактора, а так как тот ехал по колее, то не сворачивал и уже почти догнал своего хозяина. Того спасло только то, что он свалился на обочину и трактор проехал мимо. Хмель прошел быстро. Оказалось, что он оставил трактор на скорости и когда двигатель завелся, то естественно, он поехал. Поймал он свой трактор только после того, как тот все-таки съехал с дороги, уперся в дерево и заглох.

**Никитин В.Ф. – секретарь парткома объединения «Мурманрыбпром»**  
(1977-1984 г.г.)

## БЕРЕГ – ПРОМЫСЛУ



*Касаткин В.П. (ныне почетный председатель Правления Союза рыбопромышленников Севера), Лапшин И.И. на промысле на БМРТ «Олентуй»*

Именно под таким лозунгом работали рыбаки и береговые предприятия объединения «Мурманрыбпром» и других флотов в далекие теперь уже восьмидесятые годы. Значительная роль в эффективной работе флота всегда отводилась судоремонту. Не думал, что придется работать в этой отрасли, но жизнь распорядилась по - своему.

В 1961 после службы в армии и работы на строительстве Западно-Сибирского алюминиевого комбината приехал в Мурманск. Меня, жителя средней полосы, город поразил своей необычной природой, белыми ночами, своеобразным климатом. Во время службы в армии я получил квалификацию радиста первого класса, но пришлось вначале поработать сварщиком на установке опор для контактной сети на железной дороге. Я и сейчас иногда встречаю свое персональное «клеймо» на старых опорах. В то время был такой порядок, который позволял по клейму определить ответственного за недоработку, если таковая случалась.

О море и работе на судах у меня было смутное представление, однако уже в 1962 году, после сокращения кадров в управлении железной дороги, я вспомнил свою армейскую специальность и после дополнительного обучения в ШУКСе (школа усовершенствования командного состава), ушел в море электрорадионавигатором. Вспоминаю бережное отношение к кадрам в эти годы. Инспектор отдела кадров Магда Вениаминовна Козлова, направившая меня на учебу, подтвердила, что на весь период обучения меня поселят в ДМО и будут платить оклад судового радиста. По тем временам это были неплохие деньги. Такое отношение к людям было свойственно в управлении «Мурмансельдь». Уже в должности радиста, начальника радиостанции, первого помощника капитана, я чувствовал поддержку и участие в судьбе каждого моряка.

Наверное, это отложило отпечаток и на всю мою жизнь. Когда в 1976 году меня направили на помощь профсоюзному комитету флота, где готовилась летняя компания отдыха детей в Сочи, я, как говорится, пришелся ко двору. Это была

совсем не простая формальность организовать отдых и быт более 350 детей и 20 работников лагеря в обычной городской школе г. Сочи. Видя мое заботливое отношение к людям, инструктор профкома Михаил Никитович Ровный предложил мне перейти на работу в профсоюз, а председатель профкома Иванов Геннадий Николаевич, это решение утвердил.

Уже работая в профсоюзном комитете, я постоянно сталкивался с проблемами почти 500 работников плавмастерской «Резец». Тогдашние директор мастерской Васин Сергей Григорьевич и его заместитель по воспитательной работ бывший фронтовик Бородин Евгений Алексеевич не давали нам возможности расслабиться.



*Начальник плавмастерской «Резец»  
С.Г. Васин*

Нам приходилось вникать в вопросы быта и отдыха судоремонтников, в организацию питания, доставки работников на другую сторону залива и т.д. Поэтому, когда мне предложили перейти на плавмастерскую в должности первого помощника капитана, я согласился, т.к. знал многих работников и проблемы предприятия. В это же время произошла и смена руководства мастерской. Директором стал Александр Нестерович Гарбарчук. Работать с ним было легко, т.к. ранее мы ходили в море на одном судне и у нас еще в море сложились деловые отношения.

Плавмастерская водоизмещением 2985 тонн была поставлена 1 апреля 1957 года на западном берегу Кольского залива, в районе поселка Три ручья. Такое название не случайно. Водоснабжение поселка было организовано водой из трех ручьев, стекающих самотеком в залив. Здесь же бункеровались водой и промысловые суда перед отходом на промысел. Флот интенсивно пополнялся и уже через три года прибыла еще одна плавмастерская «Резец 2», водоизмещением 773 тонны, а в 1965 году мощности предприятия возросли за счет плавмастерской «Шабер» водоизмещением 1360 тонн. К моему приходу на плавмастерскую это уже

был завод с годовой программой около 10 миллионов рублей. На плавмастерской работали около 500 человек. 145 человек насчитывала партийная организация и 44

члена ВЛКСМ. Хоть мы и взялись за работу, но все на заводе напоминало о его первом руководителе – Васине Сергее Григорьевиче.

Участник войны, опытный судовой механик, он начал свою флотскую биографию еще в 1939 году. Ходил механиком на траулерах. В 1954 году за освоение круглогодичного промысла в Северной Атлантике был награжден орденом Ленина. К моменту получения первой плавмастерской «Резец» он уже был заместителем начальника управления «Мурмансельдь». Ему, имевшему опыт судового механика и управленца, и было предложено организовать новое для флота дела – судоремонт. Надо отметить, что к тому времени в Мурманске среди флотов произошла некоторая специализация судоремонтных предприятий. Головное предприятие Мурманской судовой верфи, в основном занималась судами тралового флота и крупнотоннажным флотом, а первый и второй завод на Абрам мысе – судами среднего класса. Однако мощностей второго завода, а там в основном и стояли в ремонте суда Мурмансельди, катастрофически не хватало. Да еще судоремонт требовался не вообще, а к конкретной дате, когда начиналась путина. Да и после путины суда возвращались, как тогда говорили «пачками» в порт. Поэтому было принято решение большие ремонты продолжать производить на имеющихся мощностях Мурманской судовой верфи, а текущие ремонты на своей плавмастерской. Трудностей, порой чисто бытовых, было много. К примеру, не было тогда автобусного сообщения с западным берегом Кольского залива. Вынуждены были один из сейнеров приспособить для перевозки людей из рыбного порта на Три ручья. Но особенно зимой, в те дни, когда над заливом стоял туман, катер не ходил, и тогда работникам приходилось добираться на работу на попутках. А были и случаи, как, к примеру в морозном 1965 году, когда залив замерзал и люди ходили на ту сторону по льду. Потом в целях безопасности лед пришлось разбить ледоколом и переходы пешком прекратились.



*Плавмастерская «Резец»*

Однако из года в год росли объемы судоремонта, развивались и сами мастерские, частично переходя на берег. На берегу появились пилорама, складские

помещения, котельно-сварочный цех, столовая. Большим подспорьем стали новые бетонные причалы для крупнотоннажного флота, были введены в строй два плавучих дока. Это позволило перейти на ремонт не только малотоннажного но и

крупнотоннажных судов. За многие годы работы в мастерских были отремонтированы тысячи судов разного водоизмещения. Только за одиннадцатую пятилетку судоремонтники выпустили досрочно 94 траулера, сэкономив при этом 727 судосуток. Экономия средств составила свыше полутора миллионов рублей.

Основу плавмастерской составляли уже кадровые судоремонтники. Заслуженным авторитетом пользовались бригадир радиомонтажников, кавалер двух орденов трудовой славы Ларин Валентин Николаевич, старший мастер корпусно-сварочного участка Петр Леонтьевич Басалаев, слесари Алексей Иванович Харламов, Владимир Николаевич Смирнов и многие другие. Росло мастерство людей, росло и их благосостояние. Это можно было заметить и по тому, что на стоянке личных автомобилей не хватало уже мест, хотя и автобусное сообщение стало регулярным. Историю предприятия делают люди, и на одном из таких примеров хочется остановиться особо. Это главный инженер предприятия Александр Никитович Меретин. Еще, будучи судовым механиком, он всегда стремился облегчить работу моряков через внедрение нового и прогрессивного. Поэтому его запомнили и друзья-механики, специалисты управления как надежного и грамотного группового механика, а преподаватели среднего и высшего мореходных училищ в Мурманске, как одного из лучших заочников этих учебных заведений. Он все делает самостоятельно, не словчит, да и вся жизнь его проходила на глазах всего коллектива, без единого упрека, честно и скромно. Из-за своей скромности, он не пользовался какими-либо благами, которые каждому из нас были положены по закону и по совести. Рабочее время Александра Никитовича не знало границ. Он один из первых приезжал на плавмастерскую и последним уезжал. Были у него и заметные и незаметные дела, но все они шли во благо предприятия и людей. К примеру, всем надоела угольная котельная, изрядно засоряющая территорию, да и воздух поселка. Свыклись с тем, что приходилось ежегодно завозить десятки тонн угля, держать на тяжелой работе около десятка кочегаров. И вдруг люди заметили, что не стало шлейфа черного дыма из трубы котельной. Оказалось, что Александр Николаевич уже поработал над проектом перевода котельной на жидкое топливо, а осуществить проект для работников плавмастерской было делом техники. Стабильными стали поставки тепла и горячей воды для нужд плавмастерской и населения поселка. Таким же образом вырос новый цех для корпусно-сварочного участка, были установлены новые пилорамы, оснащен цех для слесарей-судоремонтников.

Показательным явилась работа радиомонтажного участка. Его возглавлял неутомимый рационализатор, умелый организатор и высококвалифицированный специалист Валентин Николаевич Ларин. До этого радиомонтажный участок располагался в деревянном одноэтажном доме, где организовать ремонт современной аппаратуры было сложно. Сами радиомонтажники предложили достроить второй этаж, сами и работали малярами, плотниками, дизайнерами. Перестелили полы, покрасили, составили схему переоборудования рабочих мест, определили какие новые стенды изготовить под современное оборудование судов. При этом новое оборудование не только ремонтировали, но и ежегодно внедряли несколько рационализаторских предложений по совершенствованию работы и оборудования судов. Самые интересные идеи «подбрасывал» бригадир Валентин Николаевич Ларин. Новые стенды позволяли оперативно тестировать судовое оборудование и выдавать неисправности отдельных узлов. Таким образом, в несколько раз сократилось время ремонта и его надежность. Таких стендов в других мастерских еще не было, и часто к нам обращались с просьбой оказать помощь в ремонте оборудования других судов. Только за один год судоремонтники

отремонтировали 41 промысловый корабль, причем 15 судов отремонтировали досрочно, что дало 192 суток экономии промыслового времени или равносильно

работе одного судна в течении года дополнительно. Здесь был и вклад радиомонтажников.

В конце 80-х годов городские власти Мурманска обратились к рыбакам с просьбой снабжать городские специализированные магазины «Нептун» и «Океан» живой рыбой. Нашему коллективу было поручено осуществить эту идею. Определили для этой цели рыболовный сейнер «Доломит». Он должен был ловить рыбу в Баренцевом море на небольших глубинах, аккумулировать ее в специальных емкостях на борту судна, оборудованных установками для подачи воздуха и доставлять в Мурманск. Новинка настолько понравилась мурманчанам, что дополнительные емкости для продажи живой рыбы были оборудованы еще в двух магазинах. Сейчас уже трудно представить, но 1 килограмм живой трески стоял не более 1 рубля и был доступен каждому. Вспоминаю и анекдотичный случай с продажей живой рыбы. Однажды в Мурманрыбпром пришла жалоба от одной покупательницы, что она получила травму от живой зубатки. Оказалось, что она купила зубатку, положила ее в полиэтиленовый пакет, но она выскользнула из пакета и упала на пол. Когда женщина попыталась поднять ее с пола, то рука нечаянно попала в пасть хищницы, а, как известно, у зубатки очень острые и частые зубы, зубатка стиснула челюсти и покупательница оказалась ее пленницей.

Надо сказать, что судоремонтники жили не только производственными заботами. Были энтузиасты спортивной, культурно-массовой работы. Начали с переоборудования спортивного зала. Среди энтузиастов весомый вклад внесли комсомольцы моторист Алексей Сырников, плотник Владимир Викторов, трубопроводчик Григорий Решетов. Трудно было определиться, с чего начать? Неприглядным было само помещение, спортивные снаряды обветшали, некоторые вообще пришли в негодность. Энтузиасты стали и строителями и дизайнерами. В ход пошли декоративная рейка, доска, дермантин, краска - и зал стало не узнать, так в нем стало светло и уютно. Помещение поделили надвое: для тенниса и тяжелой атлетики. Своими руками изготовили гантели, штанги, тренажеры для развития мускулатуры, брусья. Часто для изготовления спортивного инвентаря использовались и отходы, отправляемые в металлолом. Приложением к залу стали душевые кабины, музыкальное сопровождение. В оборудованный зал потянулась молодежь. В обеденный перерыв здесь успевала размяться молодежь, вечером работала секция тяжелой атлетики, которой руководил Алексей Сырников. Даже по субботам и воскресеньям, несмотря на отдаленность от города, целые группы работников приезжали заниматься оздоровительной гимнастикой. По просьбе работников в зале появились комплексы «Здоровье», бильярдный стол. Работала секция городков, волейбольная секция. Причем мы смогли договориться с подшефной 23 школой и часть работников занималась спортом в зале этой школы по вечерам. Это было рядом с домом, и многие почти каждый день приходили сюда, даже с семьями. Кроме того, любой судоремонтник имел возможность бесплатно посещать плавательный бассейн в Мурманске. Спорт и оздоровительная гимнастика были не самоцелью, а как элемент укрепления дисциплины, повышения производительности работ. Все это помогло создать на плавмастерской команду, коллектив единомышленников, который преуспевал не только в производственных вопросах но и не оставался безучастным к личным проблемам работников.

Как то на плавмастерскую, в партийную организацию поступил тревожный сигнал. В тяжелом состоянии находилась в больнице малолетняя дочь одного рабочего. Нужна была донорская кровь. Первым откликнулся постоянный донор плотник Алексей Депчинский. Доноров срочно доставили в пункт переливания крови, и ребенка удалось спасти. Впоследствии Алексей Депчинский был награжден знаком «Донор Советского Союза».



*Собрание коллектива ПМ «Резец» перед проведением субботника*

Флот Мурманрыбпрома пополнялся судами новых типов и серий и плавмастерская была вынуждена постоянно реагировать на необходимость ремонта нового оборудования, причем зачастую иностранного производства. Еще в 60-х годах в объединение «Мурманрыбпром» стали поступать новые суда из Германии СРТР типа «Океан». В отличие от обычных СРТ они имели лучшие бытовые условия, более мощную силовую установку и уже имели рефрижераторное оборудование. Рефустановки поставлялись из ФРГ. Прошло время и все суда этой серии постепенно приходили на плановый ремонт на нашу плавмастерскую. Возник вопрос и об организации ремонта рефустановок. Взяться за эту работу Виктор Александрович Колесов. Он родился и вырос в Мурманске. Ему не было еще и 7 лет, как грянула война, и отец Александр Алексеевич ушел воевать с белофиннами. Короткая передышка и началась Великая Отечественная война. Работал отец в ту пору в рыбном порту. Он говорил сыну: «Вырастешь, иди работать к нам, здесь рабочие руки нужны». С началом войны семью эвакуировали в Архангельскую область. Семье повезло, отец вернулся с фронта, и семья снова переехала в Мурманск. Но недолгим было семейное счастье. Уже через год отца не стало, сказались фронтовые раны. Пришлось все семейные проблемы возложить на плечи сына. Виктор к тому времени закончил семилетку и пошел работать токарем в механические мастерские рыбного порта. Вся учеба тогда проходила у станка, но учеба давалась легко, да и ответственность за семью давала о себе знать. Потом обычная биография – служба в армии и возвращение в родной коллектив. Понял, что полученных ранее знаний не хватает, пошел учиться в вечернюю школу. Да и в работе всегда рассудительный, неторопливый Виктор был в числе первых. Вскоре Колесова В.А. как одного из перспективных специалистов направили на стажировку в Кельн, изучать рефустановки. За границу мало кто тогда ездил, да еще в ФРГ. У него часто спрашивали, почему тебя отправили на учебу, он пожимал плечами и отвечал: «Так начальство решило». После стажировки его сразу направили на

плавмастерскую «Резец». И здесь началась его вторая жизнь. Начиная с 1963 года он стал бессменным бригадиром специалистов по ремонту рефоборудования.

Занимал этот коллектив небольшое помещение на плавмастерской, но стоило в него зайти, как сразу было видно, что здесь работает рачительный, заботливый коллектив. Все здесь было разложено по полочкам, каждая деталь имела свое место. Бригадир не умел читать морали, никогда ни на что ни жаловался. Создавалось впечатление, что его снабжали всем необходимым с какого то специального склада. Приходил Виктор Александрович на работу первым, уходил последним и так почти сорок лет! В его работе всегда звучал армейский принцип: «Делай как я». На личном примере базировалась и его работа с молодыми специалистами. Со всеми он держался ровно, говорил только по делу. Его работа по тем временам была заслуженно оценена орденом «Знак Почета».

Мне не удалось назвать всех судоремонтников по именам и дать оценку их работы. Я хочу вспомнить слова механиков судов: «Лучше в рейсе, чем заниматься ремонтом судна». И действительно, работу судоремонтника, тяжелую, всегда грязную можно только оправдать самоотдачей, любовью и преданностью.

Прошло более десятка лет. Не стало плавмастерской, осиротел западный берег Кольского залива. Сейчас говорят, что его возродит нефтегазовая отрасль. Но кто возродит флот, пансионат «Рыбак Заполярья», детские садики и всю остальную инфраструктуру, которая делала Мурманск городом рыбаков, портовиков и судоремонтников, городом моряков.

***Иван Лапшин, первый помощник капитана плавмастерской «Резец».***

## КРУПНОТОННАЖНЫЙ ФЛОТ – ОСНОВА «МУРМАНРЫБПРОМА»



Когда в высшей мореходке проходило распределение, то у меня был однозначный выбор - «Мурманрыбпром», хотя при этом большинство выпускников были направлены в тралфлот. Думаю на решение прежде всего сыграло то, что это было новое, только что организованное объединение «Мурманрыбпром». Что оно объединяло, нас тогда не очень интересовало, но в эту молодую организацию было распределено порядка 15 выпускников МВИМУ. Мы все тогда были этому очень рады, пошили форменную одежду и отправились оформляться в отдел кадров объединения «Мурманрыбпром».

Конечно, в дальнейшем судьба у всех у нас сложилась по-разному, но отрадно было видеть, что мы не зря выбрали эту организацию, поскольку мурманрыбпромовцы по сравнению со своими коллегами с тралфлота, по служебной лестнице поднимались гораздо быстрее и это нас радовало, мы давали как бы фору нашим другим однокурсникам.

Все мы рассчитывали сразу попасть на хорошее рыболовное судно и соответственно в удачный рейс. Однако сразу мне повезло меньше, чем другим и я был направлен помощником шкипера на одну из барж, которая возила уголь, другое снабжение для поселка Териберка. На этой барже я «застрял» на целых три месяца и по возвращении в мурманский порт меня направили на БМРТ-372 «Таруса», где капитаном-директором был опытнейший промысловик Васильев Виктор Иванович. Помимо хороших производственных качеств, Виктор Иванович был прекрасным организатором, открытой души человек и притягивал к себе каким-то тонким обаянием. К нему свободно можно было придти за советом или просто поговорить о жите-бытье. Для всех для нас, начинающих молодых штурманов, первый капитан всегда запоминается особо, как-то свято, поскольку от него в дальнейшем зависит твое отношение к выбранной профессии, к людям, к своим подчиненным, к организации производственных работ, к судьбе каждого человека.

Таким был и мой первый капитан - чуткий, внимательный, безотказный во всех отношениях, справедливый, умеющий грамотно расставить акценты во всех

производственных вопросах, болеющий за судьбы людей, переживающий за производственные дела, выполнение рейсового задания.

И мы, все его помощники старались не подвести своего капитана, чувствовали всю ответственность за работу на своем участке, старались эффективно выполнять свои обязанности и поручения капитана.

Старшим помощником капитана в первом моем промысловом рейсе был Гагнидзе Отари Георгиевич. Тоже опытный промысловик и достаточно строгий руководитель. Как и я, 4-й помощник капитана, Отари Георгиевич также пошел старпомом в свой первый рейс и мы, работая в тандеме на старпомовской вахте все делали, чтобы не подвести капитана и свой экипаж.

Надо сказать, что и в этом рейсе, и в дальнейшем на других судах, мы всегда приходили в порт с перевыполнением плана.

О его величестве производственном плане надо сказать особо. План спускался нам сверху плановым отделом и для всех нас он был определенным мерилom проверки на профессиональную пригодность всего экипажа. Выполнение рейсового задания являлось зеркалом успешной работы судна. Выполнение плана было смыслом работы экипажа, правилом без исключений, законом для капитан-директора. Невыполнение плана тяжким гнетом давило на экипаж, за это строго спрашивало руководство объединения.

Выполнение и перевыполнения рейсового задания давало возможность экипажу хорошо заработать, капитану славу промысловика, уважение руководителей отделов объединения, а судну присваивалось мнение хорошего судна.

Отсюда разговор среди моряков, попасть на хорошее судно. Особенно строго спрашивалось на берегу за выполнение плана по пищевой продукции. Поэтому работая на мойве руководство судов маркировали эту рыбу исходя из выполнения плана по пищевой. Плохо с планом по пищевой, маркировка МТГ ( мелочь третьей группы), нормально - КПЗ ( корм пушным зверям ).

Тогда, в далекие семидесятые годы, руководство всех флотов и береговых организаций выручала эта небольшая, но очень вкусная рыбешка - мойва. На мойве работали мурманчане, западный промысловый флот, иностранцы и др. Ночью выйдешь на крыло, по сути вокруг был город из промысловых судов мерцающих разноцветными огнями. Плотность была такова, что приходилось работать в опасной близости друг от друга, зачастую нарушая правила МППСС-72 (Международные правила предупреждения столкновения судов в море), в противном случае можешь остаться без улова.

Вспоминается случай. Работая в таких условиях на мойве, будучи уже третьим помощником капитана (капитан-директор Васильев В.И. ) на БМРТ-372 «Таруса», мы шли с тралом в плотной группе судов пристроившись за одним из тралфлотовских судном. После того, когда решили, что пора выбирать трал, пересекли по корме кильватер этого судна на расстоянии, которое нам позволяло на тот момент, выходя как бы из группы судов для подъема трала и начали выбирать ваера. Слышим нас вызывает на связь впереди идущее тралфлотовское судно и спрашивает, нормально ли работает у нас прибор контроля орудия лова, а то у них он перестал работать, после того когда мы прошли у него по корме. Мы ответили, что нормально и продолжаем выбирать ваера. Вскоре подошли траловые доски. Каково же было наше удивление, когда мы увидели на одной траловой доске висит отрезанный у тралфлотовского судна полный рыбы траловый мешок. С большим трудом палубной команде удалось поднять этот отрезанный мешок на промысловую палубу, а затем уже подняли и свой мешок также полный мойвы.

Весь экипаж выходил потом посмотреть на «суперподъем» - на три полных рыбы траловых мешка ( на судне была система «дубль» ) лежащих на палубе, два наших и один отрезанный тралфлотовского судна.

Потом были соответственно разборки с потерпевшим судном, но в конце концов решили все вопросы по-мирному.

Я уже говорил, что в объединении «Мурманрыбпром» карьера морских специалистов росла быстрее, чем в других флотах, поэтому в должностях 4, 3, 2 помощника капитана сделал всего по одному рейсу и в каждом получал рекомендации от капитанов на следующую должность.

Хорошо запомнилась годовая, и когда переходишь с должности на должность, промежуточная переаттестации.

К сожалению, в настоящее время она утратила свое предназначение и по сути приняла формальный характер. И получается «слабое звено» среди морских специалистов уходящие в море в наше время, поскольку сама подготовка в учебных заведениях стала несколько слабее, чем в постсоветское время, по разным причинам, но главная, пожалуй, в том, что в стены мореходок приходят слабо подготовленные в школах юноши, которые затем решили посвятить себя морю, поступить на морские факультеты учебных заведений, где сама по себе учеба гораздо труднее чем, например, подготовка студентов на гуманитарных специальностях. Плюс недостаточная переподготовка самих специалистов и формальный подход к должностной переаттестации, корни которой кроются в организации большого количества небольших рыбодобывающих предприятий с частной собственностью, интересы которых носят больше экономический, финансовый характер и зачастую упускающие решение вопросов связанные с безопасностью мореплавания.

А тогда мы сутками сидели в библиотеках, чтобы подготовиться и сдать переаттестацию морским инспекторам, инспекторам госфлотинспекции, пожарникам, технику безопасности и др.

И везде спрос был на высоком уровне, порой приходилось по несколько раз приходиться к одному и тому же инспектору чтобы пройти переаттестацию. Такая требовательность к переаттестации была организована благодаря заместителю генерального директора по мореплаванию объединения «Мурманрыбпром» Абакумова Александра Викторовича, а затем Громцева Виктора Серафимовича. Своим профессионализмом и требовательностью, они смогли организовать работу по безопасности мореплавания на самом высоком уровне, в результате чего, статистика связанная с морскими авариями, аварийными происшествиями в объединении «Мурманрыбпром» была гораздо лучше, чем в других флотских организациях.

Помимо традиционных районов промысла, много наших судов работало в АЧА (антарктическая часть Атлантики). Для моряков это самый трудный, и в тоже время самый престижный район промысла, поскольку облавливаешь дорогие породы рыб (клыкач, нототения, желтоперка, ледяная и др.) и имеешь самый большой районный и валютный коэффициенты. Все это, как правило, дает экипажу хороший заработок и желаемые иностранные порты заходов.

Вспоминается один из рейсов в должности второго помощника капитана на БМРТ-345 «Пассат-2», где капитан-директором был Абаркин Василий Михайлович. Человек преклонного возраста, опытный в промысловом отношении, но чувствовалось недостаточность знаний в других вопросах теоретического плана, очень осторожный в производственных делах, но в случае необходимости достаточно решительный и умеющий принимать правильные, порой и смелые решения.

Вначале рейса работали в районе острова Южная Георгия на клыкаче, удивительно вкусная рыба, а затем перешли в другой район (Оркнейские острова) и стали ловить не менее вкусную рыбу - ледяную. До Антарктиды было всего 35 миль.



### *Деликатесный клыкач*

Надо сказать, что район АЧА очень тяжелый в навигационном отношении. Частая смена сплошных циклонов и при этом постоянно, с большим перепадом, меняющемся давлением, сильными ветрами и частыми штормами, большим количеством айсбергов и огромным скоплением судов. Поэтому судоводительскому составу приходилось быть предельно внимательными на своих вахтах и, естественно, были организованы ежедневные подвахты.

Рыбалка шла хорошо. План был выполнен и перевыполнен. Но рыбацкий азарт делал свое дело, и с разрешения руководства объединения «Мурманрыбпром», согласия самого экипажа, рейс был продлен до 190 суток. Все складывалось прекрасно и когда подошел последний день промысла, подготовились к переходу и стали покидать район промысла. Как специально для нас заказали хорошую солнечную погоду. Примерно через 2-3 часа перехода, на экране радиолокатора стали появляться сначала небольшие, а потом длительные засветки. Вскоре через бинокль, а затем и визуально все на мостике увидели огромное ледяное поле, которое охватывало все водяное пространство и с левого и с правого бортов.

Всем стало ясно - мы в ледяном плену. Азарт рыбалки не прошел даром. На мостике воцарилась тишина, иногда проскальзывали неподдерживаемые шутки. Все думали, что дальше. Справа бесконечные ледовые глыбы, только слева обходить, но не известно сколько это займет времени. И тут сыграл и опыт и решительность и здравый смысл капитана. Дана команда идти через ледяные торосы. Потихонечку раздвигая носом огромные льды, мы стали пробиваться к чистой воде. Шли несколько часов при практически полной тишине на мостике, ведя постоянное наблюдение в бинокли. Наконец, один из наблюдателей закричал: «Вода». Все засуетились, стали брать друг у друга бинокли, чтобы посмотреть на чистую воду, появились шутки. И, конечно, у всех -огромная радость - мы вырвались из ледового плена. К тому же наградой всем нам был заход на о. Святая Елена, где мы могли полюбоваться экзотикой острова, побывать на могиле Наполеона.

Надо сказать, что в восьмидесятые годы, в объединении «Мурманрыбпром» были разные суда как по размеру, так и по своему назначению. Сейнер-траулеры привозили живую, охлажденную рыбу, БМРТ делали мороженую, консервы, пресервы, также были мукомольного исполнения. Кроме этих судов стали появляться БАТы (большой автономный траулер) типа «Иван Бочков». Впоследствии два из которых стали выпускать всем тогда понравившиеся крабовые палочки, хотя рыбная основа для них была обыкновенная путассу. А один БМРТ-0264 «Град» был переоборудован для изготовления консервов из мяса криля. Приходилось каждый год, в то время, когда в южном полушарии было лето, перегонять туда БМРТ «Град», чтобы он мог заняться обловом криля и изготовлением консервов из мяса криля.

Производство этого вида продукта имело свои сложности. Во-первых, само оборудование должно было быть чистым до стерильности, для чего микробиологи регулярно брали анализы на посев, и делали свои заключения, во-вторых, в процессе участвовало большое количество различных специалистов, которые отслеживали весь цикл прохождения изготовления продукта, от подъема трала до закатки мяса криля в консервные баночки, в-третьих, жесткие требования к подъемам трала. Первый трал нужно обязательно поднять к началу рабочего дня, к 8.00 утра, весом не более 2-3 тонны (это практически ювелирная работа), затем повторять такие же подъемы каждые 2-3 часа. Естественно, от судоводительского состава требовалась предельная внимательность, осторожность, хорошая профессиональная подготовка. Конечно же, не всегда все гладко проходило. Иногда и по времени не укладывались, а иногда подъемы «зашкаливали». Однажды когда получился большой подъем, к нам в гости прямо по траловому мешку забрался красивенький пингвин. Хозяйским взглядом осмотрел всех кто находился на палубе и пошел гулять по судну. Угощения ни от кого не принимал, важно вел себя в течении двух суток, после чего помахал своими крылышками и по слипу ушел в море.

Несмотря на определенные сложности, план по производству консервов из мяса криля выполняли всегда, из рейса в рейс. А таких крилевых рейсов на БМРТ-0264 «Град» было 5 или 6, после чего прекратили производство консервов. Естественно, все крилевые рейсы были для объединения «Мурманрыбпром» убыточными. Но руководство объединения шло на это, поскольку мясо криля это альтернативный продукт питания (ставилась тогда такая задача) добываемый из нетрадиционных пород рыб, и то, что мы первые освоили этот вид промысла и производство консервов. Конечно, мясо криля никогда бы не смогло конкурировать с мясом креветки, поскольку имело свой специфический вкус и запах, и цена одной баночки была не маленькая. Все это привело к тому, что консервы из мяса криля большим спросом на рынке не пользовались, а БМРТ-0264 «Град» в дальнейшем, работало как обычное мукомольное судно. Остается добавить, что пионером организации всей работы на производстве консервов из мяса криля был капитан-директор Дурнов Евгений Федорович. Своим организаторским талантом, Евгений Федорович смог обеспечить слаженную работу всех звеньев производственного цикла, с первых дней рейса был налажен выпуск деликатесной продукции и как результат все рейсы заканчивались с перевыполнением плана по консервам из мяса криля и не менее деликатесной крилевой муки. Прекрасный судоводитель. Работая в сложнейших навигационных условиях (район АЧА), обеспечил безаварийность во всех рейсах и своевременное возвращение в родной порт Мурманск.

В отличии от других флотских организаций, объединение «Мурманрыбпром» всегда отличался в лучшую сторону по производственным и другим показателям. Мне думается, что этому немало способствовало приходу на капитанский мостик молодых организаторов производств. Это капитан-директора: Бездольный Виктор Владимирович, Константинов Юрий Алексеевич, Захаров Виктор Нефедович,

Южаков Алексей Анатольевич и многие другие. Мне, к сожалению, пришлось потерять год капитанства по следующей причине. Я на тот момент был еще комсомольцем. И когда после согласования всех отделов и служб, мы дошли до парткома, то в лице тогдашнего секретаря парткома Никитина Василия Федоровича, получили полный отлуп. Пришлось идти в рейс снова старпомом, и как служащий по партийной номенклатуре, подобрал себе трех рабочих, сагитировал их вступить в партию, после чего нас всех дружно утвердили на парткоме кандидатами в члены партии и только тогда партком дал добро идти в рейс капитаном.

Я не хочу здесь подчеркнуть какой-то бюрократический подход со стороны парткома, а показываю, какой реальной силой на тот момент обладала партия и в частности партийный комитет объединения «Мурманрыбпром».

В продолжение этого еще один пример. В объединении «Мурманрыбпром» была структура «Внутренние водоемы», возглавляемая заместителем генерального директора Брейхманом Львом Семеновичем. Помимо своих непосредственных задач по вылову рыбы во внутренних водоемах, решено было на базе этой структуры организовать искусственное выращивание семги. Форель уже выращивали, но Норвегия выращивала более 200 тонн семги, почему же и нам не организовать это дело? Решение принято, но когда коснулись практической стороны дела, оказалось не все так просто, много чего не предусмотрели. И, конечно, все эти проблемы одному Льву Семеновичу не решить. И тогда на помощь пришел партком объединения «Мурманрыбпром», которому пришлось влезать в решение непосредственно хозяйственных дел. С учетом сложности поставленной задачи было организовано не одно заседание парткома, на которые выносились разные вопросы по разным направлениям. Разговор шел не простой, но в итоге все начальники отделов и служб подключились к решению разных проблем, в результате чего в скором времени можно было констатировать, что искусственному выращиванию семги дан зеленый свет.

Многих молодых капитанов направляли на БАТы типа «Иван Бочков». В частности, меня направили на БАТ-0002 «Александр Грязнов».



*БМРТ «Иван Бочков» (проект В-408)*

Это были особые суда. Они отличались от обычных БМРТ мореходными качествами, технической оснащённостью, мощностью, ёмкостью трюмов и т.д. Работали на них, как правило, опытные капитаны в отдалённых районах на

массовых породах рыб. С другой стороны эти суда были сложными с точки зрения технического насыщения, оборудование которое находилось на борту БАТа, было произведено в тринадцати странах мира, что приводило к большим трудностям, когда дело касалось какого-либо ремонта. В одном из очередных рейсов пришлось на себе испытать все «прелести» ремонта этого типа судов.

Вышли в рейс на БАТ-0002 «А. Грязнов» после капитального ремонта на мурманской судовой верфи. Пришли на промысел путассу. Стали ставить трал, не работают многие палубные механизмы. Устраняли долго. После подъема первого трала (оказался полный рыбы), стали перед проблемой переработки рыбы. Механизмы и оборудование на рыбфабрике также долго ремонтировали, в результате поднятый улов можно было использовать только на муку. Недели три ушло, пока более или менее настроили все механизмы и оборудование и тогда заработали, быстро нагоняя упущенное время.

Надо сказать, что на протяжении всех этих ремонтных дней, все специалисты практически круглосуточно, находились на своих рабочих местах, делая все возможное, чтобы ускорить процесс ввода в эксплуатацию всевозможной техники, оборудования. А главным организатором всего этого, был первый помощник капитана Березин Юрий Алексеевич. Мне со многими первыми помощниками капитана приходилось работать в море, но Юрий Алексеевич это был помощник от Бога. Он настолько мог своим личным примером заразить весь экипаж, что весь личный состав готов был сутками работать, подготавливая судно к работе. Быть в числе аутсайдеров не позволяла широкая натура первого помощника капитана. Это во всем. Ремонт, он там, где труднее, неся болванки и подбадривая всех шутками. Организовать подвахту, и здесь лучше Березина шкерить рыбу никто не мог. Мы смогли, с учетом индивидуальных возможностей каждого члена экипажа, расставить их таким образом по своим рабочим местам, что ежедневно выдавали на гора по 50 тонн спинки путассу. Через некоторое время получили от Генерального директора объединения «Мурманрыбпром» Наумова Эдуарда Константиновича радиogramму - молодцы. Также непобедим Юрий Алексеевич был и в спорте, никто не мог положить руку Березина на стол или переиграть его в теннис. Со всеми вопросами, маленькими, большими люди шли к Березину Юрию Алексеевичу. Это был настоящий помощник, в большом смысле этого слова.

Конечно, были и другие командиры производства, на которых просто «висели» их службы. Старший мастер лова Сметанин Сергей Савватеевич, молодой, талантливый специалист. В слабую промысловую обстановку он смог так настроить трал, что в группе судов, мы поднимали уловы в 3-4 раза больше других однотипных судов, и не раз его приглашали на промысловый совет чтобы он поделился секретами настройки промыслового вооружения.

К сожалению «сюрпризы» ремонта мурманской судовой верфи продолжались. Вскоре вышел из строя паровой котел. Пошли ремонтироваться на Фарерские острова (п. Скале). Надо сказать, что сложнейшую работу по ремонту парового котла, Фарерские специалисты выполнили непостижимо быстро и очень качественно.

Кроме выгрузки рыбопродукции на проходящие транспорты, частенько приходилось идти на выгрузку в порт Аллапул (Северная Шотландия). Никогда не забуду, так называемую, «черную таможеню». Пять выгрузок прошли без проблем, на шестой нагрянула «черная таможеня». Естественно, куча нарушений. Ну что, командир, пошли акт составлять. Прошли в каюту со всеми проверяющими. Я им, как полагается по-русскому обычаю, сначала предложил выпить чай, кофе, водки. У меня всегда в холодильнике была водка и хорошая закуска. Думал откажутся. Нет. Давай по рюмочке. Потом по другой. Мои деликатесы на столе и не замечают. Потом я их разговорил на разные темы, при этом не забывал наполнять пустые рюмки. Не

заметил, как они уже на палубу опустились. Через некоторое время старший сказал: « Все командир. Никаких проблем, все хорошо». Проводили их в шлюпку и они пошли к берегу.

Конечно, было множество и других ситуаций разного характера, и приходилось порой выходить из них довольно трудно, часто на интуиции. Потом долго просыпаешься в холодном поту и думаешь, как же тебе удалось решить ту или другую проблему, выйти из той или другой ситуации. Порой ответа так и не находишь. Но мне, думается, ответ все же есть.

Благодаря крепким фундаментальным знаниям, которые мы получили в учебном заведении в постсоветской системе, хорошей производственной практики, которую нам обеспечили бывшие рыбопромысловые флота, благодаря хорошим учителям - наставникам, которые дали нам производственный опыт, поделились секретами профессионального мастерства и, конечно, плюс чуточки удачи - вот формула успеха решения всех задач и проблем.



На промысле криля в АЧА

**Константинов Ю.А. - капитан-директор объединения «Мурманрыбпром»**

## ТАК СТАНОВИЛИСЬ КАПИТАНАМИ

Недалеко от Саранска - столицы Мордовии, раскинулся поселок Чамзинка, где прошло детство Юрия Ивановича Екимова. Перед началом войны вся семья по настоянию отца выехала на север, где в Африканде проходил срочную службу отец Юрия Ивановича. К тому времени отец уже успел принять участие в боевых действиях в финской войне и служба его заканчивалась. Но тут грянула Великая Отечественная война, и как многие, Иван Семенович остался в действующей армии продолжать службу. Мать Елизавета Николаевна работала на железной дороге стрелочницей.

Весь день мать занята работой. По железной дороге шли грузы на север с боевой техникой. Встречались всей семьей очень редко. Юра потом вспоминал, как они с братом Виктором, как и все дети, внимательно следили за воздушными боями. Неподалеку стоял авиационный полк, и дети с риском для себя, совершали походы к сбитым фашистским самолетам, за что не раз попадало от матери. На их глазах догорали или взрывались сбитые самолеты, а многие уходили на дно озера.

Интересно было смотреть, как завязывались воздушные бои. Дети научились отличать наши самолеты от фашистских, и очень радовались, когда падал самолет с крестами на обшивке.

С каждым днем налеты на Африканду становились все чаще и чаще. Все гражданское население подлежало эвакуации. Вот и семья Екимовых решила пробиваться к бабушке - в Мордовию. Многие железные дороги уже были разрушены или забиты фронтовыми грузами. Путешествие длилось почти месяц. Состав исколесил северную часть страны, побывал за Уралом, ели порой не каждый день, но не ворчали. Вся страна сражалась и переживала трудности войны. Война шла на западе, а восточные районы работали, снабжали фронт всем необходимым.

Дети ходили в школу учились писать, читать, а в свободное время помогали старшим. Для детских шалостей времени не было, но в кино бегали и с удовольствием смотрели все, что привозили. Мысленно гнали время. Строили планы кем быть. Кто мечтал стать летчиком, кто танкистом, кто шофером, а неразлучные друзья: Видякин Виктор, Исмаилов Максим, Бычков Александр и Юрий Екимов, твердо решили стать моряками. Все четверо успешно окончили четыре класса и уже можно было не продолжать учебу, а т.к. тогда еще не было обязательного семилетнего образования, то некоторые и не пошли больше в школу, решили, что уже можно стать моряками. Однако в поселковой библиотеке объяснили, что моряком стать не просто, надо иметь семилетнее образование и поступить в мореходное училище. Выбрали Мурманск. На севере Юра уже жил и все решили, что надо ехать только в Мурманск учиться.

Вернулся с фронта отец. Пошел работать в сапожную мастерскую. Работал от темна до темна. В магазинах не было обуви, все приходилось делать кустарно. После войны мужчин не хватало, вот и отец встретил другую женщину, семья стала разваливаться. Мать уехала с младшим сыном в Ташкент, а Юрий, продолжал учебу и жил вместе с отцом. Можно было ехать в Ташкент, но близких родственников у матери там не было. Бывшая подруга матери приняла мать и младшего брата Виктора, а Юрий продолжал учебу, не хотелось бросать друзей с кем собрались ехать в Мурманск. Отец не возражал, и его новая жена была не против. Но у отца сказались фронтовые раны, и в конце 1949 ему стало хуже, открылась язва и он умер. Юрий остался с мачехой. После семилетки, которую он закончил с одной четверкой, он решил вместе с друзьями ехать в Мурманск. Мачеха сказала, поезжай, как хочешь, на дорогу для тебя денег нет. Друзья уехали, а он остался.

Тогда после семи классов пошел в 8 класс. Учеба не клеилась. Мать узнала от бабушки, что он остался у чужих людей, и они с братом решили уехать из Ташкента опять в Мордовию в Чамзинку к бабушке и забрать Юрия. Надо было помогать семье, и Юра пошел работать на завод по производству шпал для железной дороги.

Работа не из легких. Все делали вручную, катали бревна на пилораму, отвозили готовые шпалы, сушили, а затем оправляли на стройки. Тогда не смотрели, что ростом мал, но сила была, и справлялся с работой одинаково со старшими. Помогало и то, что он уже считался грамотным, помогал мастеру составлять бумаги, вел учет, иногда оставался за мастера. Не мудреную технику быстро изучил, и работать с механизмами понравилось. Целыми днями мог возиться с ними. Чинил двигатели, менял сам пилы на пилораме, научился затачивать пилы, запускать машины. Освоил дело быстро и уже сам мог определить, из какого дерева получится хорошая продукция, а из которого не выйдет ничего. Спрос был жесткий в послевоенное время за брак, ответственность велика.

Работал честно и добросовестно, но матери сказал все равно поеду в Мурманск. Как только соберу денег и поеду. Поставили помощником мастера, и когда весной 1951 года сказал на заводе, что уезжает в Мурманск, не хотели давать расчета. Отговаривали, обещали повышение. Да и деньги нужны были для семьи, ведь был еще и младший брат. Но друзья уже писали из Мурманска, звали к себе. Они уже учились, прислали фотографии в морской форме. Завидно было. Подал документы в мореходное училище на судомеханическое отделение.

Пришел вызов сдал документы. Принимали без экзаменов, и хотелось стать механиком. Объяснение простое: Окончу училище, буду ходить в море, а не понравится или по каким другим причинам, выйду на берег, специальность механика везде нужна. Но на судомеханическое отделение уже опоздал, предложили стать судоводителем. Ехать назад не хотелось, да и мечтал жить, как и мои друзья, на полном государственном обеспечении. Отличная характеристика, хорошая учеба и само собой его определили на должность старшины роты. Были в группе и постарше ребята, но привычка работать в коллективе помогла, и все распоряжения молодого старшины выполнялись беспрекословно. Дополнительной работы прибавилось. Но спрос за учебу одинаковый, что со старшины, что с любого курсанта. Вся внутренняя жизнь курсантов роты лежит на старшине. Он назначает курсантов в наряд, руководит увольнением, дисциплина на его плечах. Подведение итогов соревнования, культпоходы спортивные мероприятия все касается старшинских обязанностей. Всего не перечислить, чем наполнена в целом курсантская жизнь и старшины тоже.

С годами пришла любовь и к будущей специальности, можно было сказать, что нашел себя в жизни и уже не сомневался в своем выборе. Наверное, это главное, потому и ладилось все и получалось.

Август 1956 года стал самым запоминающимся, тогда ему вручали диплом техника - судоводителя. Получил распределение в управление "Мурмансельдь". Специалистов со средним техническим образованием тогда еще было немного, и каждый пришедший сразу же направлялся в море. Получил Екимов Ю. И. направление на СРТ-16 «Ижма».

Капитан Куланов Виктор Степанович сказал ему готовить свое заведование для работы в Атлантике: *«Отходим через два дня, времени немного, надо все успеть»*. Хорошо сказать, успеть, а когда еще не знаешь, где что находится, а ведь для третьего помощника нужно было разобраться с картами, планшетами сделать нужную корректировку, получить кое-что на складах. Новичку было непросто справиться. Приходил на судно, ног не чувствовал, рабочий день заканчивался почти тогда, когда оставалось немного времени до начала нового рабочего дня. Отходная суета, казалось, не кончится, но конец всему приходит. Отдали швартовые, взяли курс к берегам Исландии. В то время уже был круглогодичный промысел сельди. Предстояло работать в зимних условиях. Екимов почти не сходил с мостика. Вникал, как моряки готовили дрейфтерные сети, вязали поводы, крепили кухтыли, готовили бочки для рыбы, столы для засолки сельди и многое другое. Время на переходе проводил с пользой. Научился быстро определяться по солнцу, брать пеленг на радиомаяки, пеленговаться, ведь без этого не обойтись на

промысле. Пойдет рыба, говорил капитан, тогда некогда учиться, нужно ловить её, чтобы сразу, без раскочки.

Ему в какой-то мере повезло. Капитан Куланов на упущения реагировал без злобы, спокойно, делал замечания, учил без нравоучений, спрашивал по делу. Повезло и с тем, что была благоприятная погода.



*На промысле*

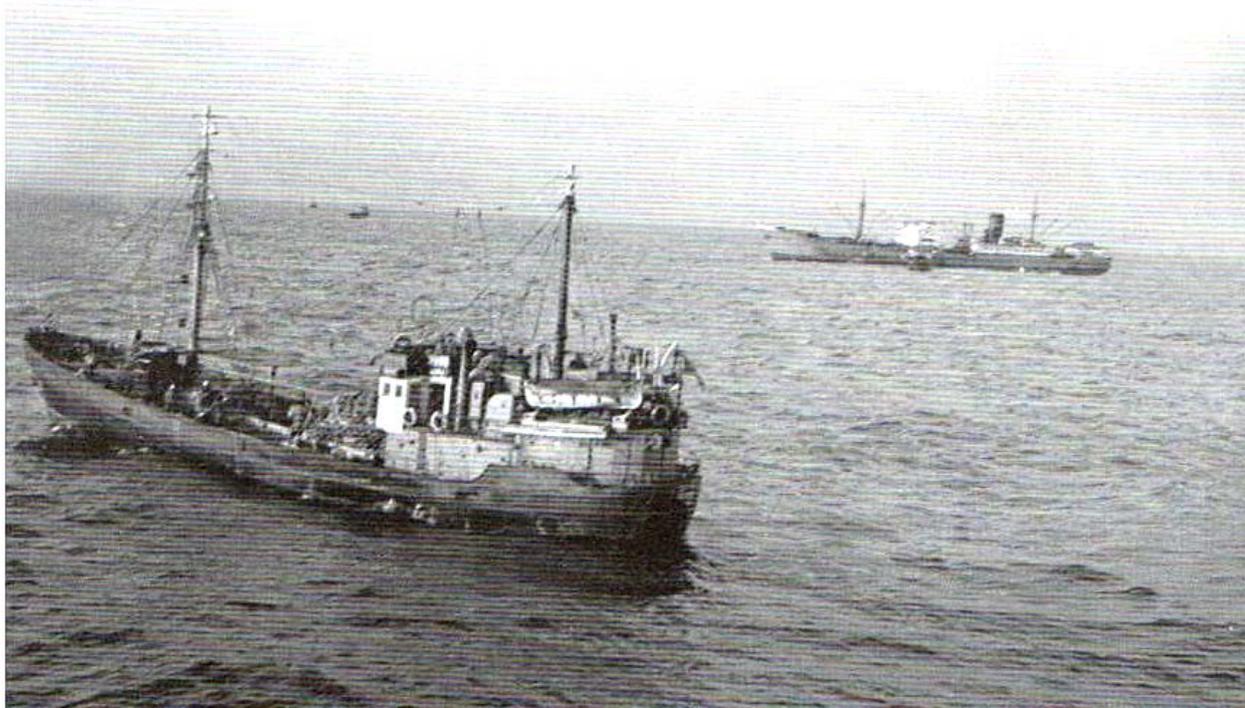
Рыба шла по 200-300 килограмм на сетку, только успевай обрабатывать. Временами было так, что на мостике кроме вахтенного, никого не оставалось, все шли на уборку сельди. Обработка была простой, выбирай сети, освобождай их от рыбы и сачком клади рыбмастеру на рыбодел. Посыпали сельдь солью и в бочки. Бывали и такие заметы, что с одного порядка сетей загружали весь трюм и нужно было сдавать на базу готовую продукцию. По 12 часов приходилось стоять на мостике при выборке сетей, обедали на ходу, а то и обходились крепким чаем, пока не выберешь все сети. Выборка сетей в опытных руках проходит быстро и безопасно. Эту работу Екимову доверяли всегда, другое дело - выметка сетей. Обычно рыба поднималась от грунта к вечеру, тогда же и выметывались сети. Этот процесс связан с большими трудностями. На полном ходу нужно выбросить подготовленные сети за борт и так чтобы не произошло зацепления, а самое главное не выбросить кого-нибудь из моряков за борт. При выметке легко может захлестнуть поводцом или сетью моряка, который следит за ее ходом, привязывает поводцы, с кухтылями. Были случаи, что человек вылетал за борт вместе с сетями. Здесь предел внимания и осторожности требовался от судоводителя. Вся работа проходит на полном ходу судна, чтобы сети не попали под днище и не намотались на винт. К концу рейса Екимов освоил и эту работу.

После первого рейса капитан Куланов рекомендует Екимова на должность второго штурмана. Рейс был закончен с перевыполнением плана. Не хотелось было расставаться Екимову с «Ижмой», но после рейса нужно было уходить, т.к. второй штурман оставался на месте, а Екимова направили на другой корабль – СРТ-4290 «Верхоянск». В то время сельдь лучше ловилась в летнее время и осенью. Круглогодичный лов был, но посылали только отдельными группами,

экспедициями. Суда подбирались лучшие в техническом отношении и, конечно, брали самых опытных специалистов. В такую экспедицию был включен и Екимов Ю.И. вторым помощником капитана. Промысел начался в марте в самый сложный период. Часть рейса выпадала на период, когда рыба шла хуже, а порой ее и вообще было трудно найти. Как моряки говорят, сельдь рассыпалась по акватории океана, нет промысловых скоплений. Более того, сельдь в летнее время кормится и жирность, а значит и качество, не то. Иногда корабли не справлялись с планами. Опытный капитан Притыка Федор Петрович объяснил экипажу, обстановка держится хорошая нужно приложить все силы, пока идет рыба нужно её брать и не оставлять выполнение плана на летнее время. Увеличили количество сетей в порядке. Более 100 сетей метали каждый раз. Иногда порядок вытягивался на два с лишним километра, последнего кухтыля и не видно было. Отдыхали не раздеваясь и матросы и штурманы. Выходили на подвахту механики, радиоспециалисты, все кто мог, помогал в уборке улова. Всем находилась работа на палубе. Капитан выбирает сети, а штурманы вместе со всеми убирали рыбу. Были случаи, притапливались от рыбы сети, не выдерживали большого веса рыбы кухтыли, лопались и терялись все сети.

Но все-таки «Верхоянск» за полтора месяца выполнил почти рейсовое задание. Потом был рейс на «Верхоянске» у Екимова в качестве старшего помощника капитана. В целом экспедиция сработала успешно и доказала, что корабли могут работать в любое время года.

Волею судьбы Екимов Ю. И. делал свой первый рейс капитаном на том судне, на котором начинал свою работу. Ему доверили руководить самому экипажем на СРТ «Ижма».



*СРТ и плавбаза «Мурмансельди» на промысле*

Все лучшее, принятое от своих наставников он использовал в своей работе. Одно дело быть в подчинении и быть хорошим специалистом, другое дело быть хорошим руководителем. Все кажется новым по сравнению с тем, что было до этого. Новая роль в экипаже, где были некоторые моряки, знавшие его еще как третьего помощника, заставила посмотреть на себя заново, другими глазами. Более строго стал относиться к себе, с подчиненными обращался корректно, без нажима и

старался держаться ровно, не терять самообладания. Он никогда не повышал голоса, не применял в обиходе грубых выражений. Требовательность к себе передается и подчиненным. *Мое правило*, говорил Екимов Ю. И., *чтобы все было исправно именно тогда, когда это требуется*. Он не допускает выход корабля на промысел не вполне готовым. Средний рыболовный траулер уже сделал несколько рейсов подряд без ремонта и вышел в новый рейс после небольшой стоянки в порту. Он проверил все сам лично, потребовал от всех специалистов письменного доклада о готовности всех механизмов и аппаратуры. Тогда за хорошую подготовку к промыслу Екимову Ю.И. была объявлена благодарность по флоту. В то время заметная помощь молодому капитану была от старшего помощника, впоследствии ставшего одним из опытных и известных капитанов в объединении, Иодиса Анатолия Ивановича. Два молодых судоводителя нашли общий язык, сумели сплотить команду и успешно закончили рейс. План был выполнен на 125 процентов. Напряжение не прошло даром для Екимова Ю. И. В конце рейса стало покалывать в груди. Моментами свои обязанности доверял старпому.

Беспокоило здоровье. Длительное стояние на ветру при выборке сетей при любой погоде сказалось. Конечно в любых условиях можно предохраняться и на таких судах, как СРТ, тоже. Можно где то не торопиться, закрывать двери на мостике, окна, спасаясь от ветра, но это только теоретически, а практически при выборке сетей всего этого не замечаешь. Все подчинено одной цели - закончить выборку и не потерять ни килограмма рыбы. Все должно идти в трюм и при выборке штурман как волчок бегаёт от борта к борту от окна к окну, чтобы следить за обстановкой. Надо кроме того следить за безопасностью людей, держать судно только носом на волну. Чуть упустит, жди беды или смочит бочку зашедшей волной или выплеснет за борт рыбы, а то и смочит моряка с палубы. Видимость должна быть наилучшей, и приходилось забывать про двери и окна, что их надо закрывать, просто на это не хватало времени. В результате воспаление легких. С трудом привел судно в порт, а затем больничная койка и запрет на выход в море. Нужно было остаться на берегу, поправить свое здоровье.

Самым тяжелым был для Юрия Ивановича 1967 год, когда медики записали в санитарной книжке - использовать на береговых работах. Надо было лечиться, оставаясь на берегу. И каково было человеку, рожденному для промыслового дела, смотреть, слышать, встречать друзей, корабли, возвращающиеся с моря. Он всегда интересовался промысловыми делами и был в курсе всех дел. Кому-то помогал советом, а кого-то критиковал за разные упущения.

Особенно доставалось тем, кто вел себя не достойно. Были случаи, что какой-нибудь капитан подойдет к чужим сетям с другого конца и выберет 10-30 сетей с рыбой и уйдет не замеченным. Ему ведь не помешаешь, если даже и видишь это варварское безнаказанное браконьерство. Свои сети не бросишь, это опасно, и его опознавательные знаки под покровом ночи не увидишь и получается, что сделать ничего не сможешь. На промысловых советах никто не признавался, кто мог это сделать, оставалось только догадываться. И уж с приходом в порт судов на совещаниях приходилось Екимову Ю.И. предупреждать всех капитанов не поступать подобным образом.

Было время, когда Екимову готовили корабли в порту для промысловой работы, теперь надо самому заниматься этой работой. Моряку все надо знать и тогда и сейчас. Очень важно знать судоводителю в деталях, что требуется от промысловиков при постановке корабля в любой ремонт. Знания, приобретенные Юрием Ивановичем, пригодились. Занимаясь ремонтом судов, он пришел к выводу, что ремонтом заниматься может далеко не каждый. Здесь еще мало теоретических знаний, нужна любовь к делу, любознательность до всего доходить самому. Отдельные работы Юрий Иванов просто не доверяет никому. Особенно то, что связано с безопасностью мореплавания. Само собой пришел опыт. Сначала он понял, что все удержать в памяти трудно. Он завел специальный журнал

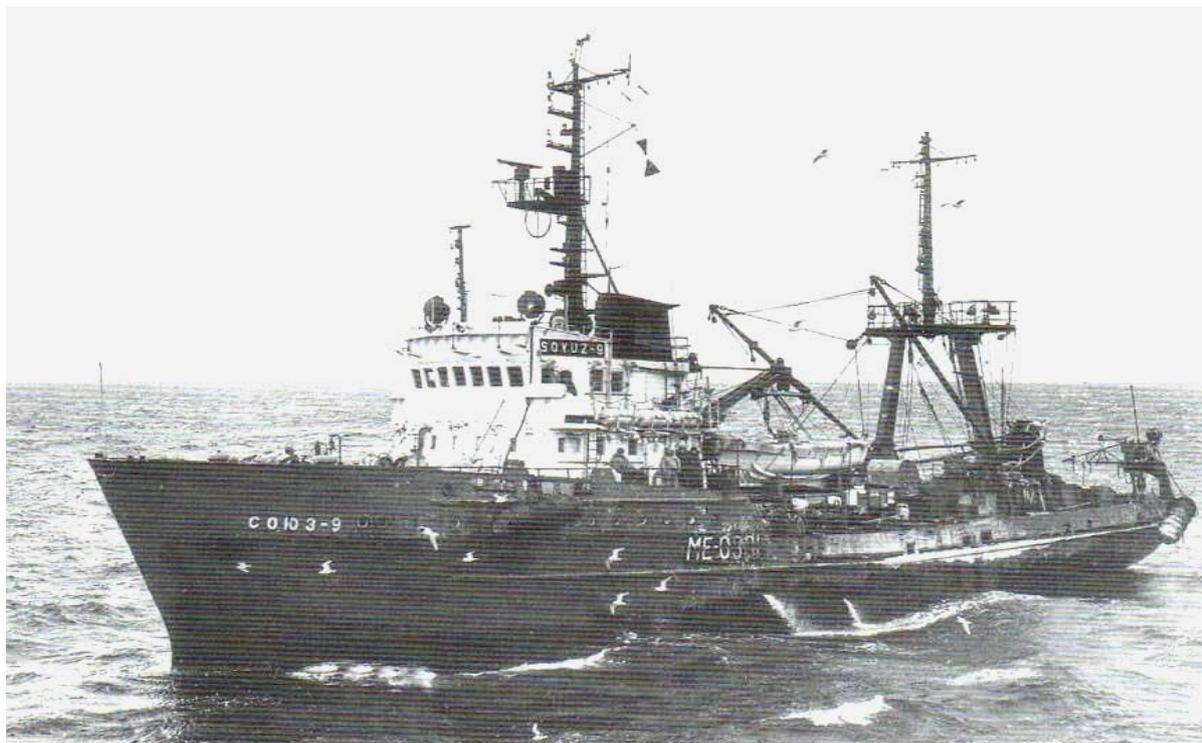
проводимых работ на судне. Каждый день собирал всех ведущих специалистов, прорабатывал варианты выполнения работ, контролировал их выполнение. Если что не получается, идет к судоремонтникам, выясняет, советуется, просит, убеждает. Но никогда не допускал послабления или некачественной работы в ремонте. Хорошо отремонтируешь корабль, успех обеспечен. Так считает Екимов Ю. И. - если все работает безотказно, остальное дело техники. Рыба будет.

Здоровье улучшалось. Флот стал пополняться судами новой серии. Екимов идет на две недели на СРТР-703 к капитану Кубасову Рафаилу Анатольевичу, осваивать новый вид промысла для себя. Тогда суда этой серии работали кошельковыми неводами. Да и суда новой серии типа «Союз» строились тоже для этого вида промысла. Екимов готовился стать кошельковистом.

Он едет в город известных корабелов - Ярославль принимать новое судно. Ошибочно будет думать, что приемка корабля это значит пришел, оформил документы и перегоняй его куда надо. Далеко не так. Как всегда в судоремонте и в судостроении идет наладка доводка, регулировка, порой и достройка отдельных узлов, механизмов. Юрий Иванович собрал судовой состав, объяснил, нацелил всех принимать только исправное оборудование и проверять в работе. Все начальники служб судна вместе с капитаном ежедневно собирались на производственное совещание у генерального директора завода. Не всем нравилось капитанская затея. Не раз Юрий Иванович слышал в свой адрес от судостроителей: *«Что вы ходите, без Вас все отладим, сдадим и вы уйдете спокойно. Мы все работы сами знаем»*. Но капитан знал, что море не прощает ошибок. Опять завел журнал, где делал для себя записи. Делая обход корабля, замеченные недоделки записывал, а потом на совещаниях о них докладывал или ставил нужных специалистов в известность. Потом снова проверял выполненную работу. Его было невозможно отличить от судостроителей, всегда форма одежды была рабочая и он ее не снимал, пока не отошли от причалов завода.

Много хлопот доставил Екимов на верфи на приемке питьевых танков. Он их сам проверял, буквально каждый квадратный метр. Специалисты покрасят, краска высохнет, опять проступает ржавчина, это уже непорядок, так не пойдет. Оставить и принять, значит весь период плавания будет у моряков судна питьевая вода с ржавчиной. Он требует переделать. Сам советовал, сделайте зачистку, а потом красьте. Недобросовестные есть везде, были они и на судоверфи. Его не слушали поначалу, дескать, ничего капитану надоеет и примет. Но не тут то было. Девять раз перекрашивали питьевые танки и только на десятый он сказал - все теперь то, что надо. Нет нигде ржавчины. Это только один пример, а их было предостаточно.

Корабль был принят с отличным качеством и всего за два месяца. Год 1973 стал для Екимова Ю.И. памятным. Был подписан двухсторонний акт приема сдачи и СТР-305 «Сосногорск» начал свое самостоятельное плавание. Он ожил и стал рабочим местом капитана, неразлучным с ним на долгое время. С помощью двух буксиров прошел «Сосногорск» Волго-Балтийский канал, Онежское озеро и вышел в Рижское водохранилище, а затем до Беломорска с двумя буксирами в сопровождении, сияя белизной надстроек, корпуса ошвартовался у причала. Дальше предстояло пройти около Соловецких островов в Белом море, пересечь Баренцево море и вот он - Мурманск. Курс специально проложили вблизи известных исторических мест в Белом море, чтобы хотя бы с моря увидеть Соловецкий монастырь. Погода помогла им обойтись без биноклей, увидеть красоту острова. Надолго в памяти у моряков остался тот интересный переход. До него никто еще не ходил с новостроя внутренним путем в Мурманск. Ему выпала честь здесь быть первооткрывателем. Не все капитаны соглашались на такой путь, он связан со многими сложностями прохода через шлюзы, речные узкости. Были, конечно, лоцманы, можно не беспокоиться, но хотя лоцманов давали всегда, не все капитаны соглашались на такой переход. Все закончилось благополучно, корабль пришел в Мурманск за 10 суток, да и то пять суток прождали при шлюзовании.



СТР типа «Союз»

Начался новый этап у капитана Екимова Ю. И. Опять отходные хлопоты. Теперь уже надо было готовиться в промысловый рейс. Ему предстояло работать в Баренцевом море. В первый рейс «Сосногорск» выловил 14 тысяч центнеров рыбы вместо 10 тысяч по плану. План всей десятой пятилетки выполнил досрочно в ноябре на 1,5 месяца раньше срока. Всю пятилетку из года в год значительно перекрывал плановые задания. Механизмы работали безотказно. *«Ничего особенного в своей работе не нахожу»*, всегда говорил капитан, *«живу и работаю по закону совести. Требую от подчиненных вдумчивого выполнения своих обязанностей. Прислушиваюсь к дельным советам и своих помощников, матросов»*. С благодарностью вспоминает Екимов помощь старшего мастера Загвоздина Геннадия Александровича, гидроакустика Литвиненко Алексея, которые были с ним в первом рейсе. Учился у них сложностям кошелькового промысла и не считал зазорным спросить у любого, чтобы только почерпнуть полезное для себя. Он взял за правило: люди и механизмы требуют к себе уважения. Бывали моменты, что идет рыба, а механики просят остановить машину. Кажется, можно ведь и попозже сделать профилактику, но нет, если просят, значит это надо именно сейчас, а не потом. Сделаем вовремя, механизм будет служить надежней и дольше. Как то в рейсе попал на судно молодой повар. Не получался у него хлеб. Что не испечет, моряки недовольны. Что делать? Ведь от хорошей, вкусной пищи и отношение к работе совсем другое. Стали разбираться, что и как с поваром. Попросили по радио консультации у более опытных, попробовали их рекомендации у себя. Дело пошло на лад. Можно было попросить замену из порта, но обидишь человека, пропадет уверенность, отпадет желание работать. Повар заметная фигура на корабле, с ним тоже надо считаться. Поэтому команда держалась у Екимова, работали от отпуска до отпуска. Отдохнут и опять ждут «Сосногорск» с очередного рейса. И так всю десятую пятилетку отработали почти одним составом.

Некоторые получили хорошую школу у Екимова, потом сами стали капитанами. Капитанами ходили его бывшие ученики: Черкания В.А., Крюков А.П., Дудка В.Д., Иодис А. И., Бойко А.М. и многие другие, кто приобрел много полезного у известного промысловика. За неполные 10 лет работы до постановки в ремонт

«Сосногорск» выловил полмиллиона центнеров рыбы. Четырежды удостоивался права нанести Красную Звезду на рубку среди однотипных судов.

Результаты «Сосногорска» стали лучшими не только в «Мурманрыбпроме», но и во всем Северном бассейне. За успехи в десятой пятилетке Екимов награжден орденом "Знак почета", ему присвоено звание лауреата премии капитана Маклакова. За все десять с лишним лет корабль не имел крупных ремонтов, если не считать переоборудования от одного вида лова, к другому. И только когда закончились документы Регистра, судно встало в ремонт.

За время ремонта судно получает как бы второе рождение. И за все это время у Екимова не было и в мыслях оставить свое судно. Были предложения сходить в море на других таких же кораблях, как «Сосногорск», но он не понимает, как можно, чтобы без него оставался корабль. Были и приказы начальства идти в море, когда не хватало капитанов, но Екимов не расставался с «Сосногорском». Долгое время простоял у причалов плавмастерской «Резец» корабль. И не легко, каждый день в любую погоду приезжать на работу, на ту сторону залива, некоторые капитаны считали, что можно и не ездить каждый день, но Екимов свой рабочий день начинал вместе с судоремонтниками, а заканчивал уже после них. Нельзя сказать, что его требовательность была по нутру ремонтникам. Было в практике судоремонта и такое, когда детали снимали с одного судна и ставили на другое, но только не с «Сосногорска». Юрий Иванович завел у себя книгу, всем специалистам дал задание без его разрешения никому ничего не отдавать, а уж если кому-то отдали, записать в журнал, кому отдано, что отдано и по какому распоряжению. Как то после ремонта туннеля гребного винта он решил все проверить сам. Место не очень доступное и не всегда судовые специалисты осматривают его тщательно. Проверил и обнаружил, что на трех горловинах танков нет 26 шпилек. Вызвал старшего механика, показал ему: *«Как такое могло случиться?»* Допущенная халатность была устранена. Многие специалисты менялись в ремонте, только капитан оставался постоянно. Поставил себе он цель отремонтировать корабль, чтобы ходить без ремонта несколько лет. Когда встал вопрос, как поступить с главным двигателем, к сожалению даже после ремонта он долго не отработает. Закралась у Юрия Ивановича мысль, а что если поставить новый. Но где его взять? Это же не какая-то деталь, а сердце корабля. На складе не лежит. Специалисты объединения были не против, надо только выхлопотать в министерстве. Екимов Ю.И. едет в Москву, встречается с заместителем министра рыбного хозяйства Н. И. Лысенко, в отделе главного управления по судоремонту с Г.В.Мещеряковым, попросил встречи с заместителем начальника по снабжению Мытаревым Н.П. В Москве он пробыл два дня и все вопросы уладил. Екимову Ю. И, сказали, поезжайте в Мурманск и ждите, будет вашему «Сосногорску» новый главный двигатель. Ремонт продолжался, старый двигатель готовили уже к снятию, но решили повременить с выгрузкой его на причал. Ведь всякое может быть. Сомневались зря, двигатель пришел, как и обещали в Москве. Не все верили в успех задуманного Екимовым, но он добился своего.

Ремонт продолжался. Как в любом ремонте особенное напряжение выпадает на последние недели и дни. Безвылазно работали судоремонтники, не отдыхали и специалисты судна. Механики, электромеханик за рабочий день успевали только следить за качеством работы, а для своей работы приходилось находить другое время. Тут уже Екимов просто по-отечески подходил к людям. Подойдет к кому-нибудь из них и скажет: *«Я конечно не заставляю вас оставаться после работы. Вас всех семь дома ждут, но поймите меня правильно если мы в порту хорошо работу не сделаем, то на промысле нам будет хуже. Здесь завод, рабочие с большим опытом могут в чем то, нам помочь, что-то переделать, а в море кто нам поможет и где мы, что нужно возьмем?»*. А старшему механику Виноградову Александру Павловичу он просто напоминал, ты «дедушка» иди отдыхать, а то завтра не сможешь и ноги передвигать.

За временем не следили, ориентировались только по окончанию начатого дела. Это был сигнал у каждого к отдыху, только тогда можно покидать судно. В самый ответственный момент, когда корабль уже готовился выйти на ходовые испытания, здоровье у Екимова Ю.И. подкачало. Поднялась температура, врачи выписали на больничный. Простудное заболевание проходило тяжело. Появилась слабость, недомогание. Лечился он плохо с точки зрения врача. На очередной осмотр он пришел с работы, врач ему говорит: *«Вы Юрий Иванова себя совсем не жалеете. Вам надо отлежаться дома»*. Утром он уходил из дому брал несколько рубашек с собой. Приходил на корабль, пока занимается делами, рубашка мокрая от пота. Надевал другую. Во второй походит, а перед приходом к врачу одевает свежую, и та пока дойдет до поликлиники уже была влажной. У врача оправдывался, понимаете, корабль выходит из ремонта, так много работы и мне там надо быть обязательно, не могу я на него не ходить. Видимо время и хоть незначительное лечение, но помогло. *«Закрывают больничный»*, говорит Екимов врачу *«я уйду на ходовые испытания»*. Наступили время тревог и волнений. Как поведут себя механизмы после такого длительного периода без движения? Волнуются все и те, кто ремонтировал и те, кто следил за ремонтом. Корабль ждут на промысле, обстановка сложилась таким образом, что судьба плана объединения зависит и от «Сосногорска». В него верят, на него надеются. Перед отходом выбрал время и сходил к врачу наркологу, попросил снять с учета матроса Чернова Михаила Васильевича.

*«Он снова пойдет на моем судне, и я беру его под свою ответственность. Человек отошел от выпивки уже два с лишним года в рот не берет спиртного, он у меня все время под присмотром. Могу поручиться за него, он не подведет»*. Врач, конечно, пошла навстречу капитану и моряк не подвел его.

Но не одной рыбалкой жив человек. Как то Юрий Иванович посетовал: *«Все ничего и в море хочется, соскучился по рыбалке, но как без меня останется моя крошка - Юлечка. Ведь ей всего девятый месяц, зубки режутся, она плачет, болеет, а меня не будет»*. Приходит с работы первым делом спрашивает: *«Как внученька моя»*. Сразу идет к ней. *«Со своими детьми так не было как с ней. Приду с рейса она уже будет ходить, разговаривать я этого не буду видеть, слышать ее первые слова. Хочется первым услышать от нее – дедушка»*.

Такая судьба у моряка. Своих детей мало видел, теперь все повторяется для внучат. Все будет хорошо, как и прежде хочется пожелать всем капитанам: *Счастливого плавания, больших уловов.*

**Из воспоминаний капитана СТР-305 «Сосногорск» Екимова Юрия Ивановича**

## «МУРМАНСЕЛЬДЬ» - ВСЯ МОЯ ЖИЗНЬ



У каждого человека, прожившего долгую жизнь, есть своя история. Вот и я задумался, как я прожил эту долгую жизнь и удивляюсь: сколько оказалось на моих плечах - и хорошего, и плохого, что порой, кажется, что другой бы и не выдержал такой нагрузки. Но это закалило меня и не случайно, что и в свои 80 лет я еще занимаюсь общественной работой на благо людей и развития нашей многострадальной Родины. Но говоря о своей «маленькой Родине» хочу сказать о ней своими стихами:

*Родился я там, где и Гоголь,  
В родной Полтавщине моей,  
Своим рождением и всей жизнью,  
Я благодарен только ей.*

*На свет в селе я появился,  
Виновицей красавица была,  
В тридцать втором, в голодный год,  
Меня Сашуня родила.*

*Мама все силы приложила,  
Чтоб выжил я и брат Иван,  
Воспоминанья мои были,  
Как сон, как северный туман.*

*В сороковом пошел я в школу  
Закончил первый класс на «пять»,  
Из школы с грамотой встречали,  
Братишка Ваня, отец, мать.*

*А сорок первый год был страшен,  
Фашистская нечисть к нам пришла,  
В родном селе закрыли школы,  
А сколько бед она принесла.*

*Отец наш с фронта не вернулся,  
И мать осталась вдовой,  
На фронте трудовом с братишкой,  
Могли пожертвовать собой.*

Уже серьезным трудом пришлось заниматься с 1943 года, после освобождения от фашистских захватчиков. Работали по 10-12 часов, как и взрослые, потому что знали что это необходимо для победы над фашистской Германией.

В 14 лет вступил в комсомол и по путевке был направлен в Свердловскую область, где и трудился в леспромхозе до призыва в армию. Годы работы в леспромхозе запомнились не только тяжелым трудом, но и другими послевоенными проблемами. Так в 1947 году мне и моим товарищам пришлось выдержать настоящий бой с бандитами, которые пытались ограбить наши продовольственные склады. В этой операции я получил удар ножом, но задержанного мною бандита не отпустил до тех пор, пока не подоспела помощь. За этот поступок я получил благодарность и премию от руководства леспромхоза, а население не осталось без продуктов питания в сложный послевоенный год.

*Я в леспромхозе был примерным,  
Бригадой стал руководить,  
Изобретеньем и работой,  
Пришлось мне многих удивить.*

*Девчонки очень меня любили,  
Я отвечал на их любовь,  
Но тут повестка, как снег свалилась,  
Чтоб в армию идти готов.*

В те годы служба была серьезным испытанием, но я уже имел разряд по гимнастике, спортивные разряды по другим видам спорта. Моей мечтой была служба на флоте, особенно после того как будучи мальчишкой, я увидел моряка Черноморского флота, моего земляка – Григория. Высокий, стройный, красивый, в клешах по полметра он был как бы рекламой флота, а я с того времени стал носить еще детскую бескозырку. В Свердловске на призывном пункте я обратился к старшему командиру и попросился на флот. «Не вышел ростом» – ответил мне полковник. Тогда на надводный флот ростом меньше 1 метра 73 см не брали. Попросился я в подводники, но группа была уже укомплектована. Так и провалилась моя мечта, и попал я не в водную, а в воздушную стихию. В товарных вагонах, почти около 30 суток везли нас на Дальний Восток в г. Ворошилов-Уссурийск. Там стал я стрелком-радистом, а после курсов оказался вначале в Китае, а потом в Северной Корее, где пришлось оказывать интернациональную помощь.

*Через полгода нас подбили,  
Я парашют успел раскрыть,  
Но приземлился неудачно,  
От острой боли пришлось взвыть.  
Когда в операционную меня привезли,  
Доктора сделали все, что могли,  
Кости сложили, в гипс закатав,  
После мучений сутками спал.*

После госпиталя еще несколько лет продолжал службу и закончил ее старшиной эскадрильи в селе Воздвиженка, Приморского края. Перед увольнением получил письмо от брата из Мурманска, в котором он приглашал меня к себе. Брат служил офицером в артдивизионе, но откуда то знал о перспективной организации и посоветовал поступить в управление «Мурмансельдь». Но поступить на работу оказалось непросто. Трижды различные начальники отказывали принять меня матросом, но я услышал, что нужны повара. Пришлось надеть военную форму и прийти на прием к заместителю начальника отдела кадров П.Г.Грохоткову. Я

объяснил ему, что в армии был заместителем в летной столовой и меня взяли поваром на 240-й средний рыболовный траулер. Хотя моряки судна и не обижались

на мою стряпню, но мне хотелось работать на палубе, и я отстал от очередного рейса. Получил нагоняй от кадровиков, но так как характеристика с судна была хорошая, то меня все-таки направили матросом второго класса на СРТ – 839. Я считал себя крепким парнем и не боялся моря. Однако после получения снабжения в Тюва-Губе, где по традиции мы еще выпили за отход, когда судно вышло из залива, меня сразу вывернуло изнутри. Шутник, третий штурман, одессит, предложил мне зайти на камбуз положить за пазуху самую большую луковицу и ходить с ней. Конечно, это не помогло, но на четвертые сутки все прошло, но я никак не мог приспособиться к стремительной качке на этом маленьком судне и летал от борта к борту. Капитан посоветовал мне перейти в цирк и ходить по проволоке, дескать видно, что море не для тебя. Так продолжалось до тех пор, пока мы не пришли на промысел. Выметали 100 сетей, поводцы были длиной 30 метров, а на сетку попало до 300 килограмм сельди. Меня поставили на нижние поводцы, работа мне показалась легкой, но затем перешел на подачу рыбы на рыбодел, а это уже тяжелый труд. После первого дня я уже с удовольствием съел борщ, жареную селедку, выпил компот и почувствовал, что силы ко мне вернулись.

К сожалению, на судне произошла поломка вспомогательного двигателя и оно вынуждено было идти в порт, а нас двоих матросов передали на соседнее судно СРТ-4182, где не хватало моряков. Капитаном здесь был Забродин Николай Васильевич, отличный промысловик и хороший наставник. Здесь мне пришлось перейти на самую тяжелую работу – ручную вытаскивать сети из-за борта, а затем вытряхивать из них рыбу. Наверно я работал добросовестно, т.к. на десятый день капитан с мостика объявил, что матросу Яценко А.И. присваивается первый класс. Запомнился один из промысловых дней. 14 ноября получили штормовое предупреждение и бросились в авральном порядке выбирать оставшиеся за бортом 96 сетей. Не успели мы еще добраться до сетей, как ураган настиг нас и капитан с мостика закричал «полундра».

Я поднял голову и увидел, как на нас движется страшная, темная, бурлящая масса воды. Бежать было уже поздно, и я упал на палубу, прижался к фальшборту, схватился за кольцо, набрал воздуха и ждал волну. Когда воздух закончился, то я всплыл, думая, что нахожусь на судне, а оказался за бортом метрах в 30-40. Сам себе приказал: *Саша держись*

*На волне трудно удержаться,  
В полуболотных сапогах,  
Они тащили меня под воду,  
Как две пудовки на ногах.*

*Но я боролся, не сдавался,  
Я знал, спасут меня друзья,  
Еще чуть-чуть бы удержаться,  
Паниковать никак нельзя.*

*И матрос бросил в меня круг,  
И солнце засияло вдруг,  
На палубе очнулся я,  
Вокруг меня были друзья.*

Когда подняли меня на борт судна, то спасательный круг, за который я ухватился левой рукой, пришлось отрывать трем морякам, он будто прирос ко мне. А волна наделала много других бед на судне. Все стекла в рубке были выбиты, машинное отделение залило, матросу Ивану Кудасову сломало челюсть на три части и 10 зубов вылетело, матросу Владимиру порвало связки на ногах, боцману повредило руку. Потеряли мы и 96 сетей. Нас тут же поставили к плавбазе, забрали больных, получили все необходимое и рейс продолжался.

*Закончили рейс мы с победой,  
В команде душевный подъем,  
Когда подошли мы к заливу,  
Наш Кольский закован был в лед.*

*Портовую власть запросили,  
Проводку готовить для нас,  
К причалу когда подходили,  
Слезы радости брызнули из глаз.*

В те далекие пятидесятые годы дрейфтерный промысел в Норвежском море был примитивный, поисковых приборов на судах не было, один самописец, который отмечал только глубину моря. Поиск косяков сельди определяли по всплеску планктона и по градиенту воды. Но наши капитаны были опытными промысловиками и по этим признакам не только выполняли но перевыполняли рейсовое задание. Когда пришли в порт Мурманск, нас поставили под выгрузку, выдали аванс, дали всему экипажу отгулы выходных дней. Но я решил использовать время с пользой и поступил на курсы бондарей-купорщиков. Занятия были практические, прямо на рабочих местах и уже через десять дней я получил удостоверение. Решил пойти и дальше. В ШУКСе попросил программу для курсов рыбмастеров, подобрал литературу и ушел с ней в очередной рейс на селедку в Норвежское море.

*Ночью море как будто дремлет,  
Мы идем по спокойной воде,  
Сто пять суток наш рейс под селедку,  
Он по нраву команде вполне.*

*Сети мечем в вечернее время,  
Эхолот показал косяки,  
Поводцы все длиной тридцать метров,  
Тащить сети как раз нам с руки.*

*День за днем тянем сети вручную,  
За бортом их не менее ста,  
Иногда дрейф проходит впустую,  
Не довольна команда тогда.*

*Но бывают уловы большие,  
По пол-тонны на сетку идет,  
На подвахту выходят другие,  
Поневоле пришел их черед.*

*Тянут сети матросы вдвоем,  
Нет труднее работы на судне,  
Сельдь на палубу льется ручьем,  
Это наши рыбацкие будни.*

*Сельдь сачком подаем рыбоделу,  
«Бондарь, тару!» -матросы орут,  
Солит рыбу рыбмастер по делу,  
В стодвадцатки, так бочки зовут.*

*На палубе надо трудиться,  
Со всех сил собирая улов,  
Побыстрее бы в кубрик спуститься,  
От усталости падаем с ног.*

*Этот рейс провели в океане,  
В тяжелейшем рыбацком труде,  
Моряк чувствует друг друга дыханье,  
Не бросит его он в беде.*

*План мы взяли, хоть трудности были,  
Несмотря на шторма и туман,*

*За кормой лаг отсчитывал мили,  
До свиданья родной океан.*

На очередной стоянке в родном порту, а он для меня стал поистине родным, как и море, я прослушал лекции в ШУКСе и изучив еще в море все требования к разделке и обработке рыбы сдал экзамены и получил свидетельство рыбмастера. Началась моя более ответственная работа на промысловых судах, мастером-приемщиком на плавбазах, а затем и технологом на плавбазах «Памяти Кирова» и «Антарктика». Менялась не только моя работа, но менялся и флот. На СРТ стали устанавливать сетевыборочные с сететрясные машины, улучшались бытовые условия рыбаков, а с 1959 года стали поступать из ГДР новые суда типа «Океан». Здесь уже с постройки были установлены все механизмы по выборке сетей, обработке улова, охлаждаемые трюма позволяли увеличить срок хранения продукции, моряки жили в двухместных или трехместных каютах. С приходом этих судов стало легче осваивать новые районы промысла. Я оказался на самом последнем из этой серии судов, СРТР -725 «Буревестник». Вышли мы на промысел на Джорджес-Банку, шли почти полмесяца. Однако результат оправдал себя. Уже при первом замете 100 сетей набрали почти полный груз. Сельдь, хоть и была несколько хуже по качеству, чем в Норвежском море, но ее было столько, что порой море шумело от рыбы, как говорили моряки, идет «верховодка». Рейс был удачным, наш экипаж с перевыполнением плана по всем показателям вернулся в порт Мурманск.

Однако мне хотелось быть настоящим моряком и уже после окончания мореходного училища я вышел в первый рейс третьим помощником капитана на СРТ-427. Капитаном был Озеров Леонид Минеевич. С первых дней моей работы наши отношения с ним сложились дружеские, мы были почти одного возраста, а я кроме того был избран секретарем партийной организации. Он помог мне быстро освоить выметку и выборку сетей, методику поиска скоплений рыбы, определение места судна и по звездам и по радиомаякам. Кстати, вахта третьего помощника капитана – это самая трудовая вахта на дрейфтерном промысле. Как правило, он и выметывает сети и выбирает большую часть их. Выметал я свой первый порядок, встал на вожак, как на якорь. Поднялся капитан и говорит, отсоединись от вожака, пусть сети дрейфуют, чтобы побольше сельди зашло, а сам следи за его дрейфом. Казалось чего тут сложного, ну я и ушел к радисту послушать музыку. Когда вернулся на мостик, то ни справа, ни слева порядка не увидел. Дал ход и попытался найти его. Капитан сразу понял, что я потерял порядок и поднялся на мостик. Меня отправил на верхний мостик, чтобы прожектором попытаться найти сети. Я как был в одной тельняшке, так и простоял на ветру больше часа, пока не нашли порядок и не встали на вожак. Капитан вышел на крыло и говорит: «Иосифович, спускайся с мостика, а то замерзнешь». Почувствовав спокойный голос капитана я спустился в рубку, весь облепленный снегом. Капитан пригласил в каюту, налил мне стакан водки, чтобы не простыл. Он не ругал меня, а просто сказал «Иди и продолжай нести вахту». Но это так повлияло на меня, что после этого случая я всегда относился к своим обязанностям со всей ответственностью, в конце рейса получил благодарность от капитана, а в порту вручили почетную грамоту за хорошую работу.

Рейс за рейсом продолжалась моя трудовая деятельность, судоводителем на промысловых судах типа СРТ, в родной уже для меня «Мурмансельди». Бывало после выметки сетей, стоя на вожаке, смотрел на море и любовался сотнями огней других судов.

*Как ярко светят в море,  
Это не город, нет,  
Это рыбацкий флот.  
Он днем и ночью,  
В шторм и в холод,  
Почетную вахту,*

*Там несет,  
Наш сельдяной, наш промысловый флот.*

В августе 1968 года я вышел на промысел на СРТ-241 уже в должности старпома, капитаном был Бакалов Валентин Николаевич. Зашли, как обычно в Тюва-Губу, получить промвооружение, пресную воду. Вдруг капитану стало плохо, а прибывшая медсестра осмотрела его и посоветовала списаться с судна и идти в порт. Пришлось связаться с руководством флота и главный капитан флота Петр Николаевич Кобец предложил мне принять командование судном. Это было внезапно для меня. Я решил собрать экипаж и спросить, доверяют ли они мне. Все проголосовало за меня и я дал добро главному капитану, принял судно. Понятно, что в первом рейсе я старался подтвердить доверие руководства флота и команды. Рейс сложился удачным, в порт пришли с перевыполнением плана. Отчитываться пришлось и перед руководством флота и перед парткомом, т.к. я в рейсе совмещал и обязанности секретаря партийной организации. Секретарь парткома, сам в прошлом капитан, Скороход Иван Иванович, поздравил меня с успешным рейсом и вдруг предложил перейти работать групповым помполитом или первым помощником капитана на судах типа БМРТ и параллельно с этим получить высшее образование без отрыва от производства.

Надо отметить, что с конца 60-х годов флот начал активно пополняться судами типа БМРТ польской постройки и помполитов на них не хватало. Я любил работать с людьми, у меня получалось настроить экипажи судов на работу и я решил попробовать себя в новой должности. После прохождения курсов первых помощников, я оказался на БМРТ – 439 «Муромск». Капитаном был Наумов Эдуард Константинович. Это был молодой, энергичный, грамотный, перспективный руководитель. Он, можно сказать, горел на работе, некоторые его порывы приходилось порой сдерживать и мне это удавалось. До конца его безвременной кончины мы оставались близкими товарищами.

Так начался мой новый период работы. С экипажем у меня сложилось хорошее взаимопонимание, ведь до этого я прошел большую морскую школу от матроса второго класса до капитана судна. Я знал буквально каждого моряка, чем он дышит, какое настроение у него, какие вести с берега. Как бы сейчас ни говорили о роли помполитов, но в то время они работали на общее дело. Как-то зашел на рыбофабрику, посмотрел как моряки шкерят рыбу говорю: «Ребята с такой работой вы и на штаны себе не заработаете». Уже уходя услышал чей то голос, что дескать сам то помполит скорее всего даже не знает как рыбу держать в руке. Пришлось вернуться и я попросил чтобы со мной посоревновался в шкерке самый лучший матрос. Взялся соревноваться со мной один из матросов, ранее ходивший в тралфлоте, где пока не научишься шкерить, то будешь только подавать рыбу на стол. А это самая тяжелая работа и ей занимаются только новички. Соревновались больше часа и после подсчета оказалось, что я нашкерил больше моряка на десяток рыбин. С этого дня лед тронулся, люди потянулись ко мне за советами, почувствовав во мне старшего опытного товарища. А у меня появилось желание к этой работе.

Рейс длился 4,5 месяца, экипаж освоил для себя новое судно и работал без сбоев. План был перевыполнен и по приходу в порт начальник флота Шаповалов Николай Харитонович и секретарь парткома Скороход И.И. самыми теплыми словами поблагодарили экипаж за работу, вручили грамоты и объявили благодарности. С такими же высокими показателями мы вернулись с рейса из Юго-Западной Атлантики на БМРТ -440 «Плутоний». Капитаном был Долгих Василий Александрович и, пожалуй самой большой наградой за хорошую работу было то, что большая часть моряков получила отпуск в летнее время. На судно пришел капитан Андрей Николаевич Лишневецкий и мы в очередной раз при работе в Северном море показали наилучшие результаты и вышли на первое место в соревновании за 1970 год. Под Новый год нас встречали в порту представители областной власти,

руководители флота, а близкие и родные даже в декабре засыпали нас цветами. Было много сказано теплых слов в адрес моряков, но мы понимали, что заглавную

роль в успехе судна отводится его капитану. Лишнеvский А.Н. был строгим капитаном, мудрым и грамотным промысловиком, отличным организатором, но при этом оставался очень интеллигентным человеком. Достаточно было сказать ему только несколько слов провинившемуся моряку, чтобы тот запомнил сказанное на всю жизнь. Главное, что он доверял людям, предварительно расставив их по производственным участкам и давая самостоятельность действий. Как то зашел разговор об использовании так называемого премиального фонда капитана. Посоветовавшись, мы решили объявить личному составу, что если в течение рейса моряки прекратят использовать матерные слова, то по приходу каждый получит дополнительную премию в размере 100 рублей из этого фонда. Мы даже не ожидали такого результата, когда около 60 моряков получили такую награду в торжественной обстановке. Это еще раз подтвердило, что экипаж состоялся и готов к надежной работе на промысле.

В целом за 1970 год судно выловило более 120 тыс. цнт рыбы и капитан Долгих В.А. был удостоен самой высокой награды – ордена Ленина, был избран делегатом XXIV съезда КПСС.. Но он оставался очень внимательным к людям и после того, как его назначили заместителем генерального директора по общим вопросам, всегда по первой просьбе принимал моряков судна и по-товарищески помогал разрешать проблемы на берегу.

Мы уже сработались с капитаном Лишнеvским А.Н. и после сдачи БМРТ «Плутоний» основному экипажу, перешли на БМРТ «Муромск» и очередной рейс пришелся на Джорджес-Банку, где мы облавливали аргентину и мойву. Несмотря на тяжелые погодные условия, не проходило ни одного дня, чтобы мы оставались без рыбы. Как-то из трала в ящик высыпалась вместе с рыбой морская черепаха, размером на 120-150 кг. При нахождении в трале она повредила ласты, вернуть в море ее было невозможно и пришлось ее разделать и приготовить черепаший деликатес.

Флот быстро пополнялся и в середине 70-х годов в Николаеве с капитаном Максимовым Николаем Тихоновичем мы приняли из новостроя БМРТ-101 «Тында». Пришлось проявить большие усилия по приемке судна, обучению личного состава, т.к. прямо с завода мы зашли в Севастополь, получили снабжение и вышли в рейс в Юго-Западную Атлантику на облов нототении и ледяной рыбы. Объект для нас был новый и вначале дело не клеилось. Нототения крупная рыба, но ее попадалось в трал только незначительное количество, а 20-30 тонн подымали ледяной рыбы. Размер ее 18-25 см, а в задании был записан выпуск филе. Вначале даже с подвахтой из этой рыбы не удавалось выпускать более 2,5-3 тонн филе. Поговорили с моряками, провели собрание и приняли решение увеличить выпуск до 10 тонн в сутки. Конечно, не только агитация, но и расстановка людей, техническое обеспечение работы, позволили довести выпуск филе до 12 тонн в сутки. Это помогло по всем показателям выполнить рейсовое задание, а большинство моряков получили награды в порту. Но все это далось нелегко. Однажды механики доложили, в районе дейдвуда полетел сальник и вода начала поступать в машинное отделение. Начали откачивать воду, доложили руководству флота. Работы продолжались под присмотром другого судна, а потом поступило предложение руководства флота следовать в порт. Но рейс складывался успешно, рыбалка ожидалась хорошей и судовые умельцы изготовили временный сальник из колеса от самолета. Резина там была самого высшего качества и вышел практически штатный сальник. Затем сделали дифферент на нос и в течение 5 часов по пояс в ледяной воде заводили этот сальник. Я тоже помогал в этой работе, но это носило скорее моральную поддержку. Так и доработали до конца рейса, а возвратились в порт в уже переименованную организацию – управление «Мурманрыбфлот».

Менялись вывески, уходили и приходили начальники, а рыбаки продолжали бороздить моря и океаны, доставляя рыбопродукцию для населения страны и укрепляя ее авторитет на всех просторах мирового океана. Но промысел также

совершенствовался. Так при генеральном директоре Шаповалове Константине Николаевиче, с подачи Головнина Геннадия Федоровича были организованы подменные экипажи, что позволяло обеспечить нормальный отдых моряков после рейса. Как то нам: капитану Васильеву Виктору Ивановичу, старпому Адольфу Евгеньевичу Дубейковскому и старшему механику Павлу Ивановичу Чижову было поручено сформировать подменный экипаж для БМРТ-449 «Салют». Вышли мы в Баренцево море и за четыре месяца, отработав поочередно на БМРТ «Салют» и БМРТ-453 «Никель» сработали лучше всех однотипных судов, доказав возможность такой схемы работы. Такая работа была отмечена торжественной встречей в порту, награждением многих членов экипажа.

В начале 80-х годов партийный комитет объединения «Мурманрыбпром» направил меня на БМРТ «Иван Бочков». Это было первое судно новой серии В-408, построенное в Польше. Капитаном на нем был Брейхман Лев Семенович, которого я знал с 1965 года по совместной работе на СРТ-427, где я ходил третьим помощником капитана. Поэтому время на знакомство не тратили, а сразу пошел знакомиться с новым судном. Экипаж был опытный, а рейс предстоял в Юго-Восточную часть Тихого океана на облов ставриды и скумбрии. Это очень своеобразный промысел. Рыба только в темное время поднималась в верхние слои воды и за это время удавалось сделать 3 траления, а надо обеспечить работу рыбофабрики на целые сутки. При этом надо было и сохранить качество рыбы, поэтому активно использовались охлаждаемые бункера, рыба хранилась в холодной воде и качество продукции было высоким. Это достигалось также и за счет скорости обработки улова, поэтому подвахты были практически весь рейс. Сам я выходил на подвахту ночью, чтобы встряхнуть моряков и заморозить как можно больше свежей рыбы. Надо отметить четкую организацию работы экипажа под руководством Брейхмана Л.С. Сам он, как тогда говорили, был промысловиком от бога, весь рейс мы находились на рыбе, не было и дня пролова. Каждый моряк знал свой участок работы и отвечал за результат. Надо отметить слаженную работу машинной команды под руководством старшего механика Виктора Николаевича Слуцкого. Механики обеспечили настолько грамотную эксплуатацию механизмов, главного двигателя, что когда шли в порт, то обеспечили такую скорость, что мы, даже не ожидая, 9 мая в порту встретили 36 годовщину Великой Победы.

Довелось мне ходить и с другими капитанами: Владимиром Александровичем Гришиным, Писаревским Анатолием Ильичем и многими другими. Разные характеры, разные промысловые приемы, однако я никогда не встречал непонимания общих задач – сплотить экипаж и выполнить поставленные задачи. Практически не было серьезных нарушений трудовой и производственной дисциплины, а мелкие нарушения пресекались в самом коллективе. Я не помню, чтобы после наших рейсов шли разборки наших просчетов у руководства флота или в партийном комитете. В своей работе всегда опирался на командный состав, добивался их участия в воспитании подчиненных и нацеленность на выполнение рейсового задания. Особенно приятно отметить, что не помню ни одного рейса, чтобы мы пришли в порт без выполнения рейсового задания. А это и хорошее настроение у экипажа, да и достойная зарплата для семьи.

«Мурмансельдь» всегда отличалась результатами своей работы, а общий настрой шел со стороны руководства флота. В разное время руководителями были Бородулин Георгий Михайлович, Шаповалов Николай Харитонович, Шаповалов Константин Николаевич, Ренвнивцев Владимир Васильевич, Головнин Геннадий Федорович, Наумов Эдуард Константинович, Демяненко Виктор Дмитриевич и Брейхман Лев Семенович. Секретарями парткома были Скороход Иван Иванович, Горохов Владимир Александрович, Салфетников Владимир Андреевич, Никитин

Василий Федорович, Кухтин Александр Иванович, Бордюк Петр Александрович. Это были настоящие руководители, с которыми всегда можно было посоветоваться и получить поддержку и помощь.

Вместе с флотом росли и рыбаки. На каждом БМРТ были созданы «заочные школы моряков», проводились технические курсы. Для моряков предусматривалась заочная форма обучения в мореходных училищах, а также были введены так называемые «ускоренные» сроки обучения. Так что те, кто не ленился, мог постоянно расти по службе. Большой вклад в развитие флота, организации производства и высокой трудовой дисциплины внесли первые помощники капитанов Моисеев Александр Иванович, Сысоев Николай Васильевич, Бульенов Анатолий Иванович, Белогривцев Василий Иванович, Грицай Анатолий Иванович, Вирин Альвин Иннокентьевич. Это были и настоящие морские специалисты и отличные воспитатели личного состава судов.

В 1985 году по распоряжению партийного комитета объединения «Мурманрыбром» я был откомандирован в Социалистическую Республику Вьетнам для работы по добыче нефти и газа на континентальном шельфе юга Вьетнама в г. Вунг-Тоу в качестве политработника на вспомогательном флоте. Вьетнамские товарищи встречали нас дружелюбно, с уважением, мы тоже испытывали самые теплые чувства к ним.

*Вьетнам, Вьетнам, ты дорог нам,  
Мы помним все тебя, Вьетнам,  
Как нефть мы в море добывали,  
Как сваи на шельфе забивали.  
    Как трубоукладку проводили,  
    И как понтоны мы варили,  
    Как шквал тропический носился,  
    Как ураган вокруг бесился.*

*Как якоря с тросов срывало,  
Как баржу по волнам бросало,  
В борьбе за нефть все пережили,  
Одной мечтой лишь только жили.  
    Чтоб не напрасно мы трудились,  
    Чтоб перед Родиной гордились,  
    И нефть покорила нашей силе,  
    Вокруг шельфа, побольше мили,  
Нефть забурлила, факел зажгли,  
С гордой победой в Вунг-Тоу мы шли.*

Моя командировка длилась около года, с сентября 1985 года по август 1986 года. Наша основная работа заключалась в прокладке нефтяных труб на шельфе по дну моря. Прокладку могли вести всего 3-4 месяца, остальное время штормы и ураганы, тропические ливни не давали возможность вести работу. Специалисты из Владивостока и Севастополя в течение трех месяцев проложили 3,5 тысячи метров труб по дну моря от нефтяной вышки до наливного танкера. Нашу работу вьетнамское руководство оценило высоко, такую же оценку мы получили от министра нефтегазовой промышленности СССР Виктора Степановича Черномырдина, который находился в это время во Вьетнаме в этом городе.

Особенно интересно было ознакомиться с жизнью вьетнамцев. В Вунг-Тоу меня пригласили к себе на чашку кофе секретарь райкома и директор банка. Они раньше учились в Москве и были рады встретиться и поговорить за жизнь. Пьем мы пиво, как вдруг из кухни выходит хозяин и держит в руках здоровенную кобру. Я испугался, сказал, чтобы не подходил ко мне, а он заулыбался и показал, что кобра лишена своего главного оружия – ядовитого зуба, который был удален трое суток назад. На столе он отрубил кобре хвост, нацедил примерно по 70 граммов крови в

чашки и предложил нам выпить, чтобы стать побратимами. Не знаю уж как, но выпил и я, запив затем все это водкой, чтобы хоть удержать все это в себе. А хозяин снял

шкуру как чулок и отнес змею жене, чтобы та приготовила для нас закуску. Так под водочку, жареную змею мы и стали побратимами с вьетнамскими товарищами Ле Пао и Ванг Тинном.

Запомнился и последний рейс в «Мурманрыбпроме» на БМРТ -0362 «Борисполь», где капитаном был Мятас Велло Иоханесович. Кроме капитана я знал и большинство членов экипажа по другим судам. Вышли мы в родное Баренцево море на 4 месяца и как в прошлые годы вернулись с высокими показателями и перевыполнением плана. С судна и отправили меня моряки на пенсию по возрасту. Весь экипаж поблагодарил меня за работу на флоте и пожелал здоровья.

О моей работе сейчас мне напоминают правительственные награды: медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За доблестный труд в ознаменовании 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «300 лет российскому флоту», орден «Дружбы народов». Многие знаки «Победитель социалистического соревнования», знак в честь «65-летия Победы в Великой Отечественной войне» возвращают меня мысленно к рейсам, где и зарабатывались эти награды. За 32 года работы в рыбной промышленности областными и городскими властями, руководством флота был отмечен 36 поощрениями, грамотами, благодарностями, премиями, а также знаком «Ветеран труда сельдяного флота».



*Ветераны Мурманрыбпрома: Лапшин И.И.; Сотник С.Ф.; Горулёв Н.В.;  
Липницкий С.А.; Яценко А.И.; Христюк И.С.; Стариков А.М.*

Но и уйдя на пенсию в 1987 году не потерял связь с рыбаками. Встал на учет в общественную организацию ветеранов войны и труда ОАО «Мурманрыбпром», был

избран заместителем председателя Совета. Долгое время Совет возглавлял Федор Глебович Минькин, в 2003 году его руководителем стал бывший главный инженер флота Резниченко Николай Александрович. Совету удалось сохранить связь с флотскими организациями и после банкротства объединения «Мурманрыбпром» и прежде всего с его дочерними компаниями. В 2007 году уже мне пришлось брать

бразды управления Советом. Вместе с другими членами Совета: Климчуком Д.А., Лапшиным И.И., Христюком И.С., бухгалтером Л.А.Быковой, казначеем А.И.Борисовой, Л.А.Носнициной удалось не только сохранить все хорошее, созданное за эти годы, но и добиться внимания к каждому члену нашей организации, помочь при необходимости, учесть личные проблемы каждого. Больше 350 человек входят в нашу организацию, но в праздничные дни, при болезни любого из них никто не будет обойден вниманием, окажут и материальную помощь, посетят на дому, вспомнят совместную работу на флоте. Не остаемся мы и в стороне от общественной жизни: участвуем в городских субботниках, выезжаем в преддверии Дня Победы в Долину Славы, посещаем памятные места города, концерты, музеи. Приятно видеть, как благодарны ветераны за проводимую работу, а это еще больше вдохновляет помогать людям и дальше, пока хватает здоровья.

**Председатель Совета  
ветеранов ОАО «Мурманрыбпром»**

**А.И.Яценко**

**Для заметок**