

ДОКУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ О РАБОТЕ УМАР — УТРФ
в 1959—1968 гг.

Приказ по УМАР № 119 от 14 февраля 1959 г.

Рассмотрев материалы по итогам областного социалистического соревнования предприятий и организаций Камчатского СНХ за IV квартал 1958 г., СНХ и президиум облсовпрофа постановили:

1. Присудить переходящий вымпел Камчатского СНХ и Камчатского облсовпрофа и выдать первую денежную премию в размере 7 030 руб. коллективу СРТ «Рыбак» (капитан т. Бородовский, предсудкома т. Коновалов), выполнившему план добычи рыбы на 200,6 % (план 3 800, факт 7 620 ц) и выполнившему план по сортности.

2. Отметить хорошую работу и выдать вторую денежную премию в размере 4 050 руб. коллективу теплохода «Вега» (капитан т. Артыш, предсудкома т. Попов), выполнившему план грузоперевозок по тоннам на 408,4 % и тонно-милям на 228,9 %.

3. Отметить хорошую работу и выдать третью денежную премию в размере 4 690 руб. коллективу СРТ «Альбатрос» (капитан Овчинцев, предсудкома т. Ефремов), выполнившему план добычи рыбы на 182,3 % и выполнившему план по сортности.

На основании настоящего постановления приказываю: 1. Итоги соревнования довести до сведения всех членов судовокоманд промысловых и транспортных судов. 2. Бухгалтерии произвести выплату денежных премий членам судовокоманд указанных судов.

Начальник УМАР *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 1, л. 159

Голосует экипаж «Камчатки»

Весь месяц в Охотском море бушевали штормы, весь месяц упрямо боролся с ними экипаж «Камчатки». Пенящиеся волны бросали судно с борта на борт, но на траулере продолжалась обычная жизнь: все так же шел на глубину трал, все так же лилась в трюмы камбала. Правда, в непогоду работать труднее — тут уж гляди в оба: то трал завернется, то еще какая-нибудь неприятность. Но трудности лишь закаляли промысловиков. Рыбачья вахта продолжалась.

Промысловые сутки длились без перерыва. Ловили днем и ночью, лишь менялись вахты. Уловы были невелики — 30—40 ц. Но из малого складывается большое. И трал шел на глубину снова и снова... Почти без отдыха работал траловый мастер Алексей Степанович Фомин.

Туда, в штормовое Охотское море, радио принесло радостную весть: коллектив УМАР выдвинул Фомина кандидатом в депутаты Верховного Совета РСФСР. Это была большая честь для всего экипажа. Рыбаки

поздравляли с большим событием Алексея Степановича, друг друга. Собрание на траулере было коротким, но бурным. Решили: экипажу, удостоенному такого высокого доверия, — быть только в числе передовых.

...Охотское море бушевало, но рыбаки «Камчатки» упорно продолжали промысел. В начале февраля траулер вернулся в порт. На его счету было более 2 000 ц рыбы, взятой в счет семилетки.

— Полтора месячных плана есть, — рапортовали рыбаки.

Траулер стал на ремонт. Предстоял заслуженный отдых. Но промысловики не отдыхали: потерять на ремонте три месяца — значит упустить сотни тонн рыбы. За план экипаж не волновался: 12 тыс. ц они возьмут, но ведь обязательство — вдвое больше. В минувшем году экипаж «Камчатки» взял более 21 тыс. ц рыбы, в нынешнем обязался добыть 25 тыс. А слово людей, решивших работать и жить по-коммунистически, — твердое слово.

Уже в порту рыбаки своими силами завершили ремонт трех вспомогательных двигателей, приступили к палубным работам. Со временем никто не считался, каждый, чем мог, помогал судоремонтникам. Работали все — от капитана до матроса. И если у кого-то что-то не ладилось, на помощь спешили все.

На траулере рассказывают о таком случае: заболел боцман, а на судне срочно понадобилась вода. Вахту нес молодой матрос Александр Мефодьев, полмесяца назад впервые пришедший на судно. Шланги, протянутые к водонапорной колонке, на сильном морозе лопнули. Тогда на помощь товарищу пришел Селиверст Михайлов. До поздней ночи оставался он на судне, несколько раз чинил шланги. Одежда матроса покрылась коркой льда, пальцы почти не гнулись, но вода был взята. Дружба, рожденная в бушующем море, не ослабела и в тихой гавани.

День выборов на траулере ждали как большой праздник.

— Хоть и не на промысле, а тоже не с пустыми руками встречаем знаменательный день, — с гордостью говорили рыбаки.

Да, в том, что «Камчатка» более чем на полтора месяца раньше срока выйдет в море, есть немалая заслуга экипажа.

Накануне дня выборов на судне произошло еще одно радостное событие: передовому коллективу, победителю в социалистическом соревновании, на торжественном митинге был вручен красный вымпел Камчатского совнархоза. А на рубке траулера появилась звезда — это значит, что экипаж «Камчатки» — в числе ведущей пятерки траулеров, добывших в 1958 г. боле 20 тыс. ц рыбы.

И вот оно наступило, 1 марта. Ровно в шесть утра судовая избирательная комиссия выдала первые бюллетени. Голосуют второй механик Юрий Волчаренко, помощник тралмастера Виктор Шешкин, третий штурман, комсорг судна Павел Тимченко. Выпускник мореходного училища, Тимченко пришел на «Камчатку» полгода назад, Алексей Степанович Фомин учил его работать с тралом, вводил в курс рыбацкой жизни. Долгие годы будет благодарен юноша своему наставнику за науку. А сколько

таких, как Тимченко, обучил за свою жизнь Фомин! Сколько сердечного тепла отдает он товарищам! Вот почему так единодушно голосуют за него рыбаки.

На родной траулер, чтобы выполнить свой гражданский долг, пришел Станислав Лепин, бывший электрик судна. Сейчас он сдает государственные экзамены в школе усовершенствования кадров командного плавсостава.

— Получу диплом электромеханика, и снова на «Камчатку», — говорит Станислав и улыбкой обращается к капитану: — Примете, Борис Никитич?

Пройдет еще несколько дней, и «Камчатка» снова выйдет в море. Свой семилетний план экипаж решил выполнить за пять лет. Рыбацкая вахта продолжается. Вместе со всеми ее будет нести депутат Верховного Совета РСФСР траловый мастер Алексей Степанович Фомин.

М. Соколинская

Камчатская правда, 3 марта 1959 г., № 52

Приказ по УМАР № 252 от 26 марта 1959 г. «О наложении взыскания на старшего механика СРТ «Капитан Закхеев»»

В связи с заявлением капитана и старшего механика СРТ «Капитан Закхеев» о неудовлетворительном техническом состоянии главного и вспомогательных двигателей, гребного винта и дейдвуда было дано указание капитану СРТ «Капитан Закхеев» тов. Чиркову следовать в порт. СРТ «Капитан Закхеев» прибыл в порт 9 марта. С приходом судна в порт комиссией в составе главного инженера УМАР тов. Фролова, директора СРБ «Фреза» тов. Бирюкова, группового механика тов. Филимошина 11 марта произведен инспекторский осмотр судна.

Как выяснилось при осмотре, главный двигатель не развивает на передний ход более 320 об/мин, на задний ход 280 об/мин по причине плохой регулировки топливной аппаратуры, двигатель 100 л. с. — в запущенном состоянии, второй цилиндр двигателя не работает; двигатель ДМ-20 — в нерабочем состоянии, паровой котел — в нерабочем состоянии по причине нарушения футеровки топки.

Журнал технического состояния не ведется, а к приходу в порт техническая документация на ремонт механизмов старшим механиком тов. Елисеевым не была подготовлена.

На основании вышеизложенного и акта инспекторского осмотра от 11 марта 1959 г. приказываю: 1. Старшему механику СРТ «Капитан Закхеев» тов. Елисееву В. А. объявить строгий выговор и предупредить, что впредь за подобное нерадивое отношение к своим обязанностям будет снят с работы и уволен из системы УМАР. 2. Приказ объявить всему личному составу машинных команд флота.

Заместитель начальника УМАР *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 10, л. 98

Штурман коммунистического

Еще совсем недавно рядовым матросом-ловцом начал свою трудовую жизнь Дмитрий Халов. Ничем не примечательный траулер — один из десятков пахарей моря, бороздящих камчатские воды. Ничем не примечательный матрос — один из сотен выпускников Петропавловского мореходного училища...

Прошел год. Много воды утекло за это время. Экипаж СРТ «Крутогорово» добился самых высоких в Союзе уловов. За 1958 г. добыто 29 171 ц рыбы — более двух годовых планов! Комсомольско-молодежный экипаж только орудий лова сэкономил на 350 тыс. руб., дал сверхплановой прибыли два миллиона рублей.

Переходящие Красные знамена обкома и Петропавловского горкома КПСС украсили судовую кают-компанию. «Крутогоровцы» первыми среди рыбаков Камчатской области завоевали почетное право называться экипажем коммунистического труда.

Весь январь траулер простоял в ремонте, а в феврале в лаконичных сводках добычи флота одна за другой появлялись записи: «Крутогорово» — 890 ц сдано на жестянобаночную фабрику, 462 ц — на «Пищевую индустрию», еще 1 000 ц — петропавловским консервщикам.

Март. Дальняя экспедиция в восточную часть Берингова моря. И вновь успех. «22 марта сдали 920 ц камбалы на рефрижератор «Геленджик». Выполнили план первого квартала, — сообщает капитан «Крутогорова» Геннадий Сиднин. — Лов продолжаем».

Рыбаки первого коммунистического экипажа ведут промысел не только в погожие дни, но и в штормовую погоду. А если разгулявшееся море и заставит поднять тралы на борт, то при первой же возможности «крутогоровцы» начнут промысел первыми. Звание обязывает!

...Год прошел с тех пор, как пришел новый матрос на новый, никому не известный траулер, слава о котором загрела сейчас на всю страну, — матрос Дмитрий Халов...

Недавно Совет народного хозяйства наградил двенадцать рыбаков траулера «Крутогорово» значком «Отличник социалистического соревнования РСФСР». Четвертой в списке стоит фамилия Дмитрия Халова, ныне второго помощника капитана, штурмана коммунистического экипажа.

Ю. Муравин

Камчатская правда, 3 апреля 1959 г., № 79

Письмо в редакцию газеты «Камчатская правда» от 5 апреля 1959 г.

СРТ «Семипалатинск» уходит скоро в море на ловлю рыбы. Экипаж в двадцать с лишним человек готовит судно, происходит покраска, ремонт машины. Капитан СРТ большую заботу проявляет к личному составу, чтобы все предусмотреть, пока находится в бухте.

31 марта 1959 г. присутствовал у них на обеде. Команда пришла на обед в двенадцать часов дня. Висело меню, что на обед. Старший помощ-

ник Палагин нечутко относится к команде, а именно: на первое была квашеная капуста, на второе — соленые помидоры, на третье — соленая селедка. Когда боцман судна Ищенко Иван Николаевич спросил: «Товарищ Палагинов, чем объяснить, что такой обед?» Он ответил, что печь неисправная, обеда нет и не будет.

Я с такого обеда не могу заставить команду, что они работали со всей отдачей на судне. Там имеется повар, которая не хочет работать. Команда говорит, что мы уходим в море на один месяц, и с таким поваром мы больше не пойдем, не может готовить пищу, варить не умеет. Если капитан ее взял, то он тоже мучился с ней в море. Пока мы стоим на подготовке, начальник отдела кадров тов. Щур может подобрать повара на СРТ «Семипалатинск».

Не хочет начальство заниматься таким делом, но команда не должна страдать из-за одного человека, когда ей много предстоит дел по лову рыбы, за выполнение и перевыполнение исторических решений XXI съезда, за досрочное выполнение семилетнего плана.

Идя навстречу с непогодой и штормом, экипаж этого судна борется в короткий срок закончить ремонт и выйти в море. Хорошо работают матрос Соколов Николай, боцман Ищенко и ряд других. Экипаж просит заменить повара. Прошу редакцию поместить маленькую статью.

Член КПСС *Мезин*
(«Зоркий глаз»)

ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 40, л. 391—392

Примечание автора: 6 апреля редакция газеты отправила это письмо с сопроводительной карточкой «Контроль действенности газетных материалов» в отдел кадров УМАР с предложением принять меры и сообщить о них не позднее 11 апреля 1959 г.

Приказ по УМАР № 294 от 9 апреля 1959 г.

В целях рентабельной работы судов флота управления приказываю: в случаях, когда из-за недостатка дипломированных специалистов отдел кадров не имеет возможности комплектовать суда дипломированными третьими помощниками капитана и третьими механиками, а также в целях приобретения практических навыков и опыта, отделу кадров назначать лиц, окончивших учебные заведения по штурманской и механической части: а) лиц, окончивших учебные заведения по штурманской специальности и не имеющих рабочих дипломов, — на должности штурманских учеников с оплатой по должностным окладам матросов 1-го класса, б) лиц, окончивших учебные заведения по механической специальности и не имеющих рабочих дипломов, — учениками механиков по уходу за судовыми механизмами и с оплатой мотористов 1-го класса...

Начальник УМАР *П. Анода*

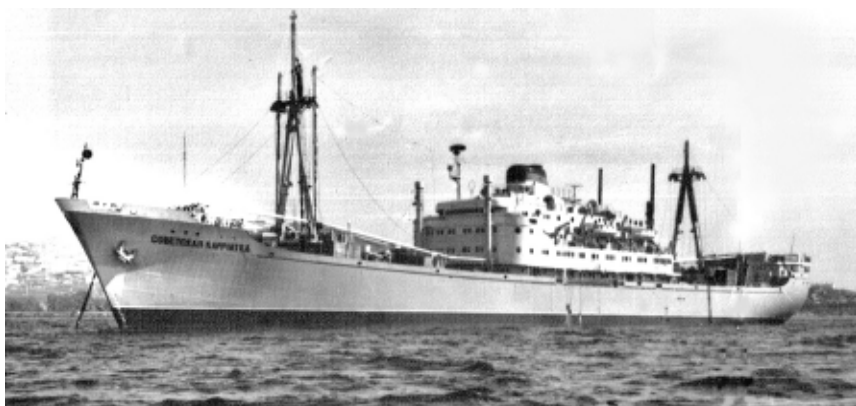
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 10, л. 151



Перегруз в море



Теплоход «Корсаков» пришел в экспедицию. Аляскинский залив, траверз острова Уналашка, 15 июля 1962 г.
(из собрания Ю. Н. Коваленко)



Плавбаза «Советская Камчатка»



«Советская Камчатка» в Петропавловске
(из фондов КЖОМ)



Плавбаза «Ламут» и первые тралфлотовские БМРТ в Петропавловском
морском рыбном порту
(из фондов КЖОМ)

Приказ по УМАР № 303 от 15 апреля 1959 г.

24 февраля с. г. СРТ «Ястреб», имея повреждение лопастей винта при тралении в ледовых условиях в районе Кихчика, следовал в Петропавловск на буксире танкера «Баргузин». Буксир имел длину 300 м стального троса, укрепленного за одну смычку отклепанной от якоря правой якорной цепи, в свою очередь укрепленной в клюзе продетыми в звено и обвязанными 9-мм стальным тросом двумя ломиками. Вследствие отсутствия условленности, суда не пользовались на переходе сигнализацией, на них не велось непрерывного наблюдения за буксиром.

При выходе на мелководье Первого Курильского пролива буксир не был укорочен, и в 04.20 от задевания провеса буксира за препятствие на грунте произошел сильный рывок, ломики были вырваны из клюза, и цепь начала вытравливаться. Растерявшийся капитан Финашин дал своей машине ход.

Прибежавшие с мостика вахтенные помощник и матрос зажали стопоры, но в 04.22 произошел второй сильный рывок буксира, вырвало щеку винтового стопора, подушка ленточного стопора воспламенилась, и якорь-цепь вытравилась до жвака-галса. После этого якорь-цепь успели закрепить у клюза за веретено якоря, прошли пролив и в таком же состоянии — с пятью смычками якорь-цепи за бортом — вошли в Авачинскую бухту, и только в силу счастливой случайности не произошло более крупной аварии. В результате нарушения правил буксировки и хорошей морской практики судоводителями обоих судов, а также беспечности, самоустранения и передоверия судовождения в сложных условиях плавания и промысла капитаном Финашиным судно было выведено из эксплуатации на ремонт с постановкой в док. Сумма убытков составила свыше 18 300 руб.

Из материалов расследования и проверки работы капитана Финашина и взаимоотношений лиц командного и рядового состава на СРТ «Ястреб» установлено наличие склочности и нарушений устава и промысловой дисциплины. Несмотря на самоустранение и передоверие судовождения, капитан Финашин был несправедливо придирчив к подчиненным, в результате за непродолжительный период допустил ряд аварийных происшествий, большинство из которых вследствие непредоставления материала, либо предоставления неполного и противоречиво запутанного материала остались не разобранными.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. Вышеописанный случай считать аварийным происшествием и убытки принять на счет УМАР. 2. Финашина В. Т. — капитана СРТ «Ястреб» понизить на должность старшего помощника капитана и в счет частичного погашения причиненных убытков удерживать одновременно треть месячного должностного оклада. 3. Капитана танкера «Баргузин» лишить премии, полагающейся за оказание помощи СРТ «Ястреб»...

Начальник УМАР *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 36, л. 12—13

Приказ по УМАР № 395 от 12 мая 1959 г.

На основании постановления Совета народного хозяйства Камчатского экономического административного района от 24 апреля 1959 г. № 45 переименовать УМАР в УТРФ — Тралфлот (УТРФ).

Начальник УМАР *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 6, л. 97

Приказ по УТРФ № 409 от 16 мая 1959 г.

Судокманда поискового СРТ «Крузенштерн» в рейсе с 22 января по 28 апреля 1959 г. в юго-восточной части Берингова моря провела большую исследовательскую работу, результаты которой положили начало круглогодичному использованию этого промыслового района.

В связи с вышеизложенным приказываю: 1. Объявить благодарность всей судокманде поискового СРТ «Крузенштерн» за успешное выполнение работы по освоению нового промыслового района. 2. Премировать в размере двух месячных должностных окладов членов судокманды поискового СРТ «Крузенштерн», работавших в рейсе с 22 января по 28 апреля.

Основание: письмо председателя совнархоза т. Ваняева № 30313 от 13 мая 1959 г.

Начальник Тралфлота *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 11, л. 55

Из морского...

*Волна бросает траулер, как щепку,
Вздымая по носу белесые усы,
Но руль на курсе держат крепко
Обычных вахт обычные часы.
Мелькнул на горизонте остров Медный,
Мигнул мне вспышкой света и погас,
И снова ночь сменилась утром бледным,
И снова шквал опутывает нас...
Мы сейчас у берегов Канады,
И поверь, что в этом долгом плаваньи
Будет самой лучшею наградой
Верность девушки в далекой гавани!*

Матрос СРТ «Крутогорово» *А. Митин*

Камчатский комсомолец, 29 мая 1959 г., № 63

Рейсовое задание флагманскому добытчику О. Потапову от 17 сентября 1959 г.

Вам необходимо выйти в рейс на РТ «Палтус» в район промысла окуня, то есть мыса Шипунского. На Вас возлагается общее руководство промысловым флотом, находящемся в указанном выше районе. Кроме общего

руководства флотом, Вам дается следующее задание: 1. Проверить эффективность лова окуня промысловыми судами с передачей улова в кутках другому промысловому судну, занимающемуся сбором и обработкой уловов. Для сбора и обработки уловов выделить СРТ с рефрижераторной установкой. Проверка эффективности нового метода лова должна быть окончена к 1 октября сего года. Результаты должны быть срочно сообщены подробно отделу добычи. 2. Проверить, какой из одношкивных блоков (с открытым или закрытым шкивом) более пригоден для гордений № 1 и 2, также траловые ключи и ключи «Крокодил».

Начальник отдела добычи УТРФ *Губин*
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 88, л. 185

Мы работаем так

Смекалка и труд в рыбацком деле — залог успеха. Мы, старые рыбаки, никогда об этом не забываем. Особенно часто вспоминаешь об этом, когда сталкиваешься на практике с молодым матросом, впервые пришедшим на море. Так было у нас на траулере «Кедровый», когда в начале августа палубную команду нашего судна укомплектовали еще «не нюхавшими моря» матросами. Что греха таить, поначалу многие из нас волновались: выдержит ли молодежь длительный и тяжелый переход до Олюторского залива, сумеет ли удержать судно на заданном курсе, не спасует ли перед морскими трудностями, неизбежно связанными с добычей рыбы в открытом море?

6 августа мы вышли в район лова. Перед нами стояла трудная задача — за самое короткое время обучить молодых моряков, включить их в общий ритм жизни на судне. Мне, капитану траулера, взялись помогать тралмастер Четверкин, боцман Кригин, матросы Бородин, Быков, Новиков, Семенов. Трудов пришлось положить немало. Часто приходилось отказываться от отдыха: хотелось, чтобы каждый из новичков научился крепко держать руль, знал назубок правила выметки, подъема и вытруски сетей, умел обрабатывать сельдь.

И молодежь не подвела. На лету ловили матросы каждое слово товарищей, быстро смекали, в чем соль суровых морских законов. А 9 августа, когда «Кедровый» прибыл в район лова, они были впервые по-настоящему вознаграждены: в первый же день мы взяли хороший улов. Нам попался большой плотный косяк сельди, обнаруженный с помощью эхолота. Закинули 35 сетей, с утра начали выборку. Трудилась вся команда, и новички не отставали. Парни они крепкие, сильные, задорные. Помогли им и товарищи. В этот день команда траулера взяла 216 ц жирующей сельди! Так началась трудовая жизнь молодых моряков.

Начинать жизнь с успеха хорошо и радостно. А успех нам сопутствовал в продолжении всей путины. В течение первых трех дрейфов мы выловили 617 ц, затем направились к Корфскому комбинату для сдачи улова.

Сельдь нам попалась отборная, обработали мы ее быстро и качественно. Когда пришли в Корф, нашу сельдь на 80 % приняли первым сортом.

Быстро получив тару, соль и продовольствие, мы вышли в очередной рейс, по окончании которого сдали на теплоход «Беринг» 664 ц сельди для отправки в Петропавловск. Без задержки и высоким сортом вторично приняли у нас рыбу и корфские рыбообработчики.

Каким же образом мы организуем свою работу? Первый этап начинается на месте выхода в рейс. Здесь необходимо как можно скорее запастись всем необходимым: продовольствием, бочками, солью. Опыт наших взаимоотношений с береговой службой свидетельствует о том, что в этой части можно добиться положительных результатов.

Крайне важно, не задерживаясь в пути, прибыть в район промысла и тщательно изучить его. Обнаружив косяк, необходимо исследовать концентрацию рыбы для определения количества сетей, нужных для наиболее успешного лова. Для плотного косяка достаточно поставить 20—25 сетей, учитывая при этом, что на обработку вылавливаемой рыбы должно уходить не более 10—12 часов. Только при этом условии можно сохранить качество сельди. При встрече с разреженным косяком мы забрасываем до 60 сетей, как это было, например, 20 сентября.

Большое значение имеет и правильный выбор глубины, на которую ставится сеть. До середины сентября глубина залеганий косяков была небольшой. Это позволяло ставить сети с поводцами от полу до трех метров. Сейчас навигационные поисковые приборы все чаще обнаруживают концентрацию сельди в придонных слоях. Причем необходимо учесть, что в ночное время, то есть в обычное время лова, рыба теперь уже не поднимается на поверхность, это заставляет нас удлинять поводцы до 15—20 метров. 21 сентября, к примеру, мы обнаружили большой косяк сельди в придонных слоях. Установив с помощью эхолота глубину залегания косяка, мы поставили сеть с таким расчетом, чтобы она находилась в центре его концентрации. Расчеты нас не обманули. На второй день мы взяли 220 ц, в то время как другие суда, не увеличивавшие длины поводцов, оказались в этот день в пролове.

Опытom многих судов, в том числе и нашего, доказано, что в деле повышения производительности труда, качества вылавливаемой рыбы, сохранения сетей очень важную роль играет заблаговременная подготовка рабочего мест. Обычно у нас рабочее место в готовности с вечера. Кстати, и начинаем мы работу не в четыре-пять часов, как это делается на многих соседних судах, а в семь. Рыба в это время еще очень хорошо идет в сеть. А труд матросов, хорошо отдохнувших за ночь, становится наиболее производительным. Наша практика доказывает, то при подобной организации рабочего дня затрачивается меньше времени, уловы выше. Все это вместе взятое и обусловило успех нашей команды. Еще в начале сентября мы рапортовали о досрочном выполнении годового плана. Сейчас мы уже намного превысили годовое задание.

Слаженность в работе, товарищеская выручка помогают нам успешно трудиться в счет второго года семилетки.

А. Белый, капитан траулера «Кедровый»

Камчатская правда, 7 октября 1959 г., № 237

**Письмо Петропавловск-Камчатскому горвоенкому
от 15 октября 1959 г.**

...Сообщаем: в отдел кадров УТРФ принято на работу демобилизованных воинов Советской Армии всего 67 чел., из них: радистов — 9, грузчиков — 2, кочегаров — 1, водолазов — 2, мотористов — 5, матросов — 49. Можем принять на работу матросами, рабочими на строительство 100—150 чел. Все принятые и работающие жильем обеспечены на судах, а грузчики — общежитием.

Помощник начальника УТРФ по кадрам *А. Щур*
ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 40, л. 269

Новый плавучий рыбозавод

Петропавловчан, пожалуй, трудно удивить морскими судами. Ежедневно десятки их — транспортных и рыболовных — приходят и уходят из порта. И все-таки белоснежный красавец-теплоход, ставший позавчера утром у причала рыбного порта, заинтересовал многих. На корме крупно выведено название «Ламут» и несколько ниже — «Петропавловск-Камчатский».

Десятки новых первоклассных судов получила за последние годы рыбная промышленность Камчатки. В их числе траулеры, океанские сейнеры, плавучие ремонтные заводы и, наконец, «Ламут» — плавучая сельдяная база.

Экипаж, принимавший новое судно, по достоинству оценил его высокие мореходные качества. Теплоход может развивать скорость до пятнадцати узлов, мощность его главной машины — более трех тысяч лошадиных сил.

— Хорошее судно, — говорит капитан по перегону Илья Иосифович Баклаг.

Мы идем по теплоходу. Очень многое отличает его от обычных морских судов. Вдоль палубы уходит вдаль кажущаяся бесконечной лента транспортера. Установлены механизмы, бункера — все, что необходимо для приемки и обработки сельди. Объяснения дает старший помощник капитана Павел Александрович Рязанов — один из лучших капитанов промысловиков УТРФ.

...Заглянем немножко вперед. Район лова. Здесь, смело бороздя морские просторы, ведут добычу десятки рыбацких судов. Уловы неплохие. Дрифтерные сети, поднимающиеся из водной пучины, полны сельди. То одно, то второе судно швартуется к необычному с виду теплоходу, гордо взметнувшему вверх мачты-стрелы.

«Ламут» принимает уловы. Рыба поступает в бункер. Их на палубе три, объем каждого — 24 кубометра. Бункеры разборные, при необходимости их можно снять, и тогда на палубу можно взять дополнительно сотни тонн груза. Но вернемся к сельди. По конвейеру и элеватору она подходит к машине, ее обслуживает один человек. Короткий, мгновенный

удар механического пальца, и сельдь, очищенная от жабр, идет дальше по транспортеру — к люку. Первичная обработка рыбы закончилась.

Дальнейшие операции происходят в трюме, где оборудована основная часть сельдяной базы — посольный цех. В цехе на мощном конвейере рыба принимает водяной «душ», тузлучную ванну и попадает на засольный конвейер. Двадцать рабочих, обслуживающих этот конвейер, смешивают сельдь с солью и укладывают в бочки. Дальше бочки заливаются тузлуком, закупориваются, маркируются. Продукция готова, можно спускать ее по элеватору на хранение в рефрижераторные трюмы, где поддерживается постоянная температура — два градуса.

Сто двадцать тонн в сутки, тысяча двести центнеро-бочек — такова производительность плавучего рыбообрабатывающего завода. Основные процессы здесь механизированы, затраты ручного труда невелики.

Сельдяная база сможет принимать от рыбаков и полуфабрикат. Для этого на палубе будет установлен механизм для опрокидывания бочек и моечная машина. 147 человек будут обслуживать плавучий завод. На судне созданы все условия для жизни и отдыха экипажа и обработчиков. Комфортабельные одно-, двух- и четырехместные каюты, комнаты отдыха, электрическая хлебопекарня, механизированный камбуз...

Рыбообрабатывающая база имеет свою станцию погоды. Оригинальный прибор чертит синоптическую карту, дает контуры берега. В открытом море все это имеет немаловажное значение. Пройдет еще немного времени, и «Ламут» выйдет в свой первый рейс на промысел.

М. Соколинская

Камчатская правда, 16 октября 1959 г., № 295

Приказ по УТРФ № 934 от 23 октября 1959 г.

1. Прибывшую из Японии плавбазу «Ламут» постройки японской фирмы «Хитачи» 1959 г. принять на баланс УТРФ с 14 октября 1959 г.
2. Для дооборудования прибывшей новой плавбазы «Ламут» применительно к условиям промысла Камчатского бассейна вывести из эксплуатации с постановкой на ПСРВ на срок с 16 октября по 1 ноября 1959 г... ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 4, л. 324

Говорят рыбаки «Корфа»

Как мы добились успеха. Больше время этого года наше судно находилось в Бристольском заливе, занимаясь промыслом камбалы. Работать в данном районе труднее, чем, скажем, в Олюторке или на западном побережье. Здесь несколько раз в сутки меняются направления течений, а из-за частых туманов нелегко держаться на «банке». Но даже и в таких условиях штурманский состав траулера добился бесперебойной работы. Приходилось вести точный учет течений и ветра. Нередко определяли место нахождения судна по пеленгам ближайших рефрижераторов. Чтобы увеличить вылов на одно траление, мы пробовали ловить

на разных скоростях. И как показал опыт, самые большие подъемы рыбы были в тех случаях, когда траление производилось при 175—200 оборотах двигателя в минуту. Немалую роль сыграла регулировка длины ваеров.

В последнее время промысла у нас вышли из строя многие радионавигационные приборы. А держаться на «банке» без локатора и эхолота очень трудно. В этот период чаще всего тралили вблизи судов или между ними.

Большую помощь штурманскому составу оказывал радист Виктор Емец. Он всегда поддерживал связь с другими судами, знал, какие из них берут хорошие уловы. Так мы имели возможность определять, где находятся большие скопления рыбы. Все это дало положительные результаты.

Отрицательно сказалась на работе команды плохая организация сдачи. Из-за этого потеряно много промыслового времени. Не перенимаются моряками УТРФ опыт работы японских рыбаков. Передавать улов на рефрижераторы или плавбазы в кутках, как делают они, выгодно. Это хороший метод. Он дает возможность не только ускорить работу, но и избежать излишних швартовок, что, в конечном счете, увеличит срок эксплуатации судов.

Плохо налажена у нас также работа и поисковых судов. Они больше занимаются промыслом, чем поисками. Иначе делают приморцы. У них поисковик, обнаружив хорошее скопление рыбы, становится на якорь или держится в этом районе до прихода нескольких траулеров.

При хорошей организации приемки и внедрении передовых методов труда экипажи многих наших судов могли бы выловить в полтора-два раза больше рыбы, чем они взяли за этот же период.

Н. Карюк, старший помощник капитана.

Человек осознал ошибку. За время путины на нашем траулере проведено три комсомольских собрания, намеченных по плану, и одно внеплановое. На нем разбирался особый вопрос. В этот раз не говорилось о работе команды, о выпуске стенной газеты, о том, как проводят моряки свой досуг. На этом собрании разбирался вопрос о поведении комсомольца Вадима Дорохина. И вот почему.

Однажды, когда траулер находился в море, начался шторм. Нужно было быстро задраить трюм: в него стала попадать вода. Старший помощник капитана Николай Карюк приказал всем свободным выйти на палубу. Но матрос Вадим Дорохин не пошел вместе с товарищами. На следующий день в приказе капитана говорилось: «За совершенный проступок матроса Дорохина уволить с судна». Несмотря на это, мы решили на комсомольском собрании просить капитана изменить приказ. Капитан согласился с мнением комсомольцев. Матросу Вадиму Дорохину был вынесен строгий выговор. С тех пор прошло более трех месяцев, и за это время Вадим не имеет ни одного замечания. Он осознал свою ошибку.

В. Шульгач, комсорг

За высокие уловы, 3 ноября 1959 г., № 126

Приказ по УТРФ № 1003 от 11 ноября 1959 г. «О намотке на винт СРТ «Карагинский» и оказании помощи ему СРТ «Ястреб»»

23 сентября с. г. СРТ «Карагинский» (капитан т. Кузьминенко С. И.), находясь на промысле сельди в Олюторском заливе, при очередной установке дрейфтерных сетей... работая машиной толчками, производил перевязку и укорачивание поводцов (вместо того, чтобы укорачивание произвести до выметки сетей). В силу того, что за частотой прохождения сетей за кормой не велось достаточно внимательного наблюдения, в 00.05 при ветре от зюйд-веста 4—6 баллов, намотал сети на винт. Спустив человека в противодымной маске, подавая воздух из баллонов, проворачивая машину, очистить винт не смогли.

В 22.00 т. Кузьминенко сообщил об аварийном состоянии начальнику экспедиции т. Зейналову, который на капитанском часе дал указание капитану СРТ «Кострома» т. Кузнецову по окончании выборки сетей взять на буксир СРТ «Карагинский» и отбуксировать его в бухту Южную Глубокую. Так как Кузнецов вступил в препинания с т. Зейналовым, то находившийся в это время на плавбазе «Эскимос» главный капитан флота т. Никольцев подтвердил это же распоряжение. Но, несмотря на это, т. Кузнецов выполнить его отказался, мотивируя тем, что ожидается усиление ветра, а его судно имеет перегруз уловом.

Капитаны, участвовавшие в проведении капитанского часа и слышавшие отказ Кузнецова оказать помощь судну в море, были возмущены этим, а капитан старого 300-сильного СРТ «Ястреб» предложил свои услуги, в 04.00 24 сентября взял его на буксир и в 21.00 благополучно прибуксировал его в бухту Южную Глубокую, а на шесть часов раньше туда же прибыл СРТ «Кострома», и при проверке его главным капитаном флота наличие перегруза не подтвердилось.

Убытки от намотки сетей СРТ «Карагинский» выразились в сумме свыше 2 800 руб.

На основании вышеизложенного приказываю:

1. Рафайловичу А. М., капитану СРТ «Ястреб», за поступок, достойный подражания, проявление инициативы и успешное оказание помощи судну в море в сложных условиях — объявляю благодарность и премирую двухнедельным заработком. 2. Ковтуну, старшему механику СРТ «Ястреб», объявляю благодарность и премирую однонедельным заработком. 3. Выделяю в распоряжение капитана СРТ «Ястреб» для премирования наиболее дисциплинированных, проявивших себя и принявших непосредственное участие членов экипажа, — 5 000 руб. 4. Кузнецову А. А., капитану СРТ «Кострома», объявляю строгий выговор. 5. Кузьминенко С. И., капитану СРТ «Карагинский» объявляю выговор, и в счет частичного погашения причиненного ущерба удержать одновременно треть месячного оклада...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 4, л. 271—272

**Приказ по КРП № 1 от 19 ноября 1959 г. «Об организации
Камчатского управления рыбной промышленности
(Камчатрыбпром)»**

В соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР от 19 октября 1959 г. № 1700 и приказом начальника Главного управления рыбной промышленности Дальнего Востока при Совете Министров РСФСР от 1 ноября 1959 г. № 1, приказываю:

1. Принять в ведение Камчатского правления рыбной промышленности (Камчатрыбпром) предприятий и организаций согласно приложению...

Начальник Камчатрыбпрома *В. Каленов*

**Приложение к приказу по КРП № 1 от 19 ноября 1959 г. «Список
предприятий и организаций Камчатского управления рыбной
промышленности (Камчатрыбпрома)»**

...Управление тралового и рефрижераторного флота, в его составе: Владивостокское морское агентство, морской рыбный порт, плавмастерская «Фреза»...

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 10, л. 1—2

Капитан «Корфа»

Карлу Валью до мелочей памятен тот рейс, когда он, молодой моряк, впервые стал на капитанский мостик. Судно вело тогда промысел в Охотском море, в районе Ичи. На тяжелых грунтах промысел был не из удачных. Как-то при спуске трал задел за что-то на дне. Натянулись ваера, как струны, и вдруг ослабли. Авария... Вытанули мешок, так и есть — трал порван.

Кто-то из матросов крикнул:

— Что же, капитан, может, в порт вертать будем? Если камни собирать по дну — рыбы не жди!

Сразу после того, как трал был освобожден, рыбаки стали внимательно осматривать орудие лова. Тралмастер дернул сетку — дыра.

— А сеть-то гнилая, — протянул кто-то из рыбаков.

Снарядили запасной трал и спустя час взяли хороший улов. Этот случай научил Валья: чтобы не потерять доверия экипажа, завоевать авторитет, нужно и доверять, и проверять, вникать во все детали промысла.

Характерная черта молодого капитана — он работает в тесном контакте с коммунистами траулера, членами судового комитета профсоюза. Все основные вопросы лова, воспитания экипажа решаются на судне коллективно.

...Последний рейс экипажа «Корфа», который возглавлял Валь, длился около трех месяцев. Тогда рыбаки-моряки досрочно завершили годовой план, добыв 12,5 тыс. ц рыбы. Задание третьего квартала было перекрыто в три раза, «Корф» занял первое место среди промысловых судов, завоевав

переходящее Красное знамя обкома КПСС и облисполкома. Имя капитана занесено на областную Доску почета.

Карлу Валью — двадцать семь лет. Его жизненный путь похож на путь многих его сверстников. Школа, Херсонское мореходное училище, потом морская служба. Плавал Валь на транспортных судах, потом перешел на промысловый флот. Вместе с ним учились в Херсоне и другие знатные камчатские капитаны: Король, Азимов, Бородовский. В один год однокашники приехали на Камчатку. Когда земляки собираются вместе (бывает это нечасто — такова служба рыбацкая), от них часто можно слышать: «Херсонцы, не отставать!» Но слово «херсонцы» говорится по привычке. И Валь, и Король полюбили Камчатку, суровые моря, омывающие ее берега, стали дальневосточниками по призванию.

В. Пикалов

Камчатская правда, 20 ноября 1959 г., № 275

Капитан Карл Валь

С Валем мы встретились в капитанской каюте траулера «Корф», который только что вернулся из Бристольского залива. С палубы доносится равномерный гул — там моряки поднимали доски из трюмов, готовили судно к ремонту. В последнем рейсе экипаж передового траулера перевыполнил годовой план. Задание третьего квартала моряки перекрыли почти вдвое. При плане 4 600 они взяли 8 826 ц.

Молодой капитан вначале был категорически против того, чтобы о нем писали.

— Что вы! — убеждал он. — Есть люди, более заслуживающие этого. Вот хотя бы Леонид Иванович Кужель. Это капитан! Мне посчастливилось плавать с ним вместе пять лет помощником на транспортных судах «Иртыш», «Гомель» и «Якут». Это он меня обучил штурманскому делу. А если я полюбил промысел, то этим, безусловно, обязан бывшему капитану траулера «Корф» Николаю Сергеевичу Проценко. Или капитан Юрий Бильевич Азимов, который сейчас работает флагманским капитаном в Бристольском заливе. У него многому можно поучиться.

После перечисления всех тех лучших капитанов тралового флота, которые были в свое время учителями Карла Валя как командира и просто как человека, уже не так бросается в глаза его молодость. Несмотря на свои двадцать семь лет, капитан «Корфа», перенявший от своих товарищей морские традиции и умение, накопил порядочный опыт в промысловом деле, завоевал авторитет у команды.

Моряки, довольные результатами своей работы, проделанной под руководством молодого командира, верят в него. У любого из них спроси, и почти каждый ответит: «С таким не пропадешь!» А иной, может, и другими словами выразит, но смысл обязательно будет тот же. Вера эта тверда, потому что рождалась и крепла не за бокалом водки и не в кичливых разговорах, а в тяжелом рыбацком труде, в борьбе с трудностями, которых немало в капризном Охотском и Беринговом морях.

В углу каюты капитана висит на гвозде старенькая фуражка. Этот обычный в рейсе головной убор командира корабля красноречивее всех слов говорит о том, что он не белоручка, что он не только командует с мостика, но и работает на палубе вместе с моряками, коллективом.

Для капитана Карла Валь характерно то, что он работает в тесном контакте с коммунистами, членами профсоюзной организации. Это важно, особенно для такого молодого руководителя, как он.

В Беринговом море нередко бушуют сильные штормы. В таких условиях рискованно швартоваться к рефрижератору. Но если каждый раз выжидать погоду, то вполне можно потерять много промыслового времени. Как же быть?

В таких, да и других случаях, когда требовалось разрешить серьезный вопрос, Карл Валь собирал активистов. С ними и вожаком коммунистов помощником тралового мастера Юдиным, председателем судового комитета третьим механиком Зарубиным и другими капитану почти всегда удавалось выйти из затруднительного положения.

Капитан Валь — опытный штурман. Он хорошо ориентируется в море и строго соблюдает правила судовождения. Некоторые суда возвращаются с моря с помятыми и поцарапанными бортами. Когда спрашивают капитанов, почему их суда находятся в таком состоянии, они заявляют, что, дескать, при сдаче уловов на рефрижератор в открытом море побои бортов неизбежны. Эти заявления несправедливы. При любой погоде можно содержать судно в образцовом техническом состоянии. Об этом свидетельствует тот факт, что траулер «Корф», проработавший в Бристольском заливе четыре с лишним месяца, вернулся в порт без единой царапины на борту.

Наша беседа с Карлом Валем была короткой. И, действительно, много ли требуется времени для рассказа о себе молодому человеку? Жизненный путь его прям и ясен, как у большинства его сверстников.

Десять лет тому назад Карл поступил учиться на штурманское отделение Херсонского мореходного училища. Годы учебы пролетели незаметно. Из впечатлений тех лет самые яркие — месяцы производственной практики. После первого курса Карлу пришлось плавать на стареньком траулере «Бурун» Балтгосрыбтреста матросом. Дисциплина на нем была неважная. Страшно тяжелым показался рыбацкий труд. Некоторые из практикантов, работавших на других судах, после первого же рейса насовсем отrekliсь от моря. Но не из породы «летунов» оказался Карл Валь. Зубами порой скрипел, а своей заповеди не нарушал. А заповедь эта правильная, он и сейчас ее повторяет: «От добра добра не ищут, трудись там, куда тебя поставили».

Часто, когда речь заходит о моряке, особенно о капитане, любят подчеркивать, что-де море он любит с детских лет и мечтает о нем чуть ли не с колыбели. Нельзя сказать этого о Карле Михайловиче Вале. Он не помнит, когда полюбил море, когда сдружился с ним.

— Все работа, работа, об этом как-то некогда было и подумать, — говорит капитан, — Да ведь главное для нас в другом, как бы рыбы больше выловить — этого от нас ждет родина.

На торжественном собрании, проведенном накануне праздника — 42-й годовщины Великого Октября, экипажу траулера «Корф», занявшему первенство в соревновании среди промысловых судов, было вручено переходящее Красное знамя горкома КПСС и горисполкома. Портрет капитана помещен на областную Доску почета.

В. Пикалов

За высокие уловы, 29 ноября 1959 г., № 132

Условия социалистического соревнования команд рыбопромысловых судов УТРФ на 1960 г.

Победителем в социалистическом соревновании будет считаться команда судна, которая выполнит следующие обязательства:

1. Наибольшее выполнение плана добычи рыбы.
2. Наибольшее выполнение плана сортности сдаваемого рыбосырца.
3. Выполнение плана по себестоимости добываемого сырца.
4. Выполнение плана накоплений по судну.
5. Наибольшее выполнение плана по выпуску валовой продукции.
6. Наименьший расход топлива и смазочных материалов на один центнер добытой рыбы.
7. Безаварийная работа судна.
8. Внедрение передовых методов труда и рационализаторских предложений в производстве.

При подведении итогов по соцсоревнованию будет учитываться: а) наличие случаев травматизма на судне, б) состояние трудовой и производственной дисциплины, в) наличие непроизводительных простоев, г) санитарно-техническое состояние судна.

Начальник УТРФ *П. Анода*, председатель базкома *К. Просвиркин*
ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 22, л. 204

Приказ по УТРФ № 132 от 29 января 1960 г. «О выжиге ветром в бухте Южной Глубокой плавбазы «Ламут», СРТ «Раздол» и «Капитан Закхеев»»

Плавбаза «Ламут» под командованием капитана И. И. Баклага 6 ноября 1959 г. вошла в бухту Южную Глубокую и по указанию начальника экспедиции ошвартовалась под левый борт плавбазы «Орочон», принимавшей воду и стоявшей на двух якорях и швартовах, заведенных с кормы на берег косы комбината.

При швартовке капитаном было допущено нарушение хорошей морской практики, выразившееся в том, что в бухте с весьма сложным гидрометеорологическим режимом он, швартуясь к плавбазе «Орочон», имеющей отданными два якоря, отдал свои два якоря. Якорь с цепями переложил якорь-цепи плавбазы. Несмотря на замечание, сделанное капитаном-наставником Пионтковским и капитаном плавбазы «Орочон» Писаревским, а также на плохой прогноз погоды, Баклаг не выбрал заблаговременно

в условиях тихой погоды свои якоря. В результате чего, когда в ночь с 9 на 10 ноября при прохождении над районом Камчатки глубокого циклона, ветер зашел к осту и стал резко усиливаться, суда оказались лишенными возможности сняться с якоря и отойти на рейд. Когда ветер достиг ураганной силы, а часть бриделей на берегу были вырваны, плавбаза «Ламут» оказалась прижатой левым бортом, главным образом кормовой частью, к каменистому крутому берегу.

В эту же ночь ураганным ветром и в результате нарушения устава службы, неправильных действий по маневрированию в сложных условиях были выброшены на песчаную отмель СРТ «Раздол» и СРТ «Капитан Закхеев». В момент, когда сила ветра достигла 10—11 баллов, и «Раздол» запросил помощи, СРТ «Кавача» под командованием капитана Андреева и с участием флагманского капитана Заварина в очень сложных условиях снял СРТ «Раздол» с мели, не допустив его обмеления с отливом, отвел и поставил в безопасное место...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 71, л. 32

«Обстановку флота понял...»

Залив Бристоль, апрель. Каждый день все радисты настраивают свои ра-
ции на одну волну. И в определенное время каждый, кто окажется в тесной
радиорубке или рядом, в рулевой, слышат:

— Всем судам камчатской группы... Начинаем капитанский час...

В ответ раздается:

— С добрым утром, Олег Антонинович, капитаны, радисты, все слушают
капитанский час! Докладываю обстановку первого отряда...

У Олега Антониновича Заварина, флагманского капитана камчатской
группы судов, ведущих промысел камбалы в Бристольском заливе, уже
все готово. Он быстро записывает координаты, бункер, сколько камбалы
на борту, сколько сдано. После того, как доложат обстановку траулеры,
начинается капитанский час с морозильщиками, а поздно ночью — регу-
лярный разговор с «Пищевой индустрией», где находится руководство
Берингоморской экспедиции.

Оба отряда доложили обстановку: «Синарск», «Каменный», «Красное зна-
мя» и другие на банке, ловят. И неплохо. Много судов на сдаче. В журнале
пишется: «Кошегочек», «Семипалатинск», «Рыбак» и другие. В другую
графу журнала заносятся суда, которые готовы передать свой улов реф-
рижератору, а пока стоят во льдах.

Особое беспокойство вызывает состояние «Полярника», в корпусе кото-
рого образовалась течь. Поэтому после вопросов следует приказ Заварина:
«“Книпович”, держитесь ближе к “Полярнику”!» С поискового траулера
«Академик Книпович» ответили: «Вас поняли, добро!»

С многих судов разными голосами спрашивают: «Нужна сварка...
Сварка необходима... Где заварить турочки...» Нужна, нужна в Бристолье
сварка. На «Меркурии» прислали сварочный аппарат, но, очевидно, несправ-

ный, никак не могут наладить. С горечью приходится объяснять положение дел. Сегодня впервые ответил танкер с топливом. Его здесь ждут. Правда, с танкером налажена пока только связь. Еще суток трое он будет идти до района промысла. Но связь уже установлена. Теперь как-то надежней: топливо будет. Затем с «Кроноцким» выясняется вопрос о перчатках для работы на палубе. На одном судне никак не могут понять какой-то приказ, полученный из управления. Заварин растолковывает. А с другого идет совсем недобрая весть: не принимают рыбу.

Больные, отправка людей в порт, снабжение горючим, пропавшие наволочки и прочее — самые различные и даже неожиданные вопросы приходится решать флагману. Одно объединяет все эти просьбы и проблемы — решать их нужно сразу же, не опуская микрофона. Отсрочка может быть лишь минут на двадцать, до конца капитанского часа. Когда тебя слушают на расстоянии сотен миль десятки людей, слышно ожидающее дыхание, нужно не колебаться и нужно обязательно дать правильный приказ людям. Ошибки здесь исправить трудно — дело ведь происходит в море. Так начинается обычный день в жизни камчатских судов в далеком Бристоле.

А вот такие дни, несмотря на их повторяемость, не кажутся обычными. Короткое перечисление звучит, как донесение:

- «Ястреб» штормует...
- «Синарск» штормует...
- «Комсомолец» штормует...

Штормуют все суда, оказавшиеся на банке. Шторм чувствуется и здесь, во льдах. Волны, скованные смиренным полотном льда, неторопливо покачивают траулер. Хорошо, если ветер не свыше шести баллов. А если шторм продолжится два-три дня? Тогда флагманский капитан услышит от морозильщиков:

- Рыбы осталось на два часа работы.

А рыбы нет. Надо ждать, когда шторм стихнет, когда заловятся, когда подойдут к месту сдачи, когда начнут сдавать. А время идет. Приходится снимать с банки суда, в трюме которых 40—50 тонн и даже меньше. Команды их недовольны. Это понятно. Хотелось бы больше, заловиться как следует, и уж потом идти на сдачу. Как-то так получилось, что траулер «Кошегочек» три раза подряд снимали с лова раньше времени после подобных штормов. В результате не сдали верных сто тонн. Однажды страсти на судне особенно накалились. О Заварине говорили, что он не любит «Кошегочек», что это судно ходит в пасынках, Заварин такой-сякой. Словом, громы и молнии в адрес флагмана. Даже ужин не смягчил накала страстей. На некоторых других судах тоже очень ругают Заварина, особенно, когда он их судно снимет с лова, чтобы не простаивали рефрижераторы. Но ведь так нужно было сделать флагману.

А тут еще одно дело. Сразу же после шторма суда, заловившись, идут на сдачу. И здесь сахалинские и приморские траулеры обгоняют на переходе камчатцев, у которых мощность машин слабее на сто сил. Соседи успевают занять и те рефрижераторы, которые морозят рыбу, добытую

камчатцами. Это значит, что наши СРТ потеряют сутки, ожидая, пока разгрузят соседей. В такие дни Заварин чувствует себя так, словно он сам виноват в простое. Во время шторма одно из судов зашло в лед и оказалось в стороне от всех. Много остроумий пришлось тогда на долю того судна и его капитана. Не выдержал и Заварин. Пока виновные долго и непонятно объяснялись по радио, флагманский капитан бросил находившимся тогда в радиорубке: «Америку ходили открывать».

Все-таки очень тяжело отдавать такой приказ: «Всем судам ловить по одному трюму». Один трюм — это 70—75 тонн камбалы. А если заловиться под жвак (а это мечта и желанная цель каждого рыбака в Бристольском заливе), то почти на 1 200 центнеров команда станет ближе к выполнению своего годового плана. А этот приказ приходится отдавать. Не надо особого воображения, чтобы понять, как на судах встретят его: там безнадежно присвистнут. В другой рубке, услышав его слова, в сердцах чертыхнутся. На третьем... Заварин знает по себе это: совсем недавно рыбачил на «Северянине». Плохо со сдачей. Флагманский капитан чувствует давление рыбаков, требующих, чтобы наладили дело со сдачей. Но ведь нет больше рефрижераторов, что он может сделать? Не от него это зависит, не от него...

К судну, где находится Заварин, подходят траулеры. Их капитаны хотят выяснить какой-то вопрос, побеседовать с флагманом, да и просто поговорить. Это случается в любое время суток. Приходится вставать с узкого диванчика... И вообще, хлопотливая должность — быть флагманским капитаном!

Вот уже четвертый месяц Заварин в море. Вышел из порта в 20 часов 31 декабря. Второй раз в своей жизни руководит рыболовной экспедицией. Несмотря на небольшой опыт (флагманскому капитану Олегу Антониновичу Заварину идет двадцать девятый год) успешно руководит он этой экспедицией. После того, как Заварин примет обстановку с судов, следуют его слова: «Обстановку флота понял...» Да, Заварин понял обстановку флота!

Л. Левин

Камчатский комсомолец, 4 апреля 1960 г., № 42

Приказ по КРП № 162 от 15 апреля 1960 г. «Об итогах хозяйственно-финансовой деятельности УТРФ за 1959 г.»

УТРФ за 1959 г. план добычи рыбы не выполнило. При годовом плане 752 тыс. ц добыто 665 278 ц (88,5 %). Из числа 62 плановых РТ и СРТ выполнили годовые планы только 20 промысловых судов. Причиной невыполнения является недостаточная организация промысла, несвоевременное маневрирование флотом в зависимости от промысловой обстановки. В течение года слабо анализировалась работа каждого промыслового судна. Недостаточно передавался опыт передовых судов отстающим. Двадцать судов, перевыполнивших годовые планы, дали сверх плана

51 тыс. ц, а недолов остальных 42 составил 163,4 тыс. ц. В результате этого невыполнен годовой план добычи рыбы на 86 722 ц.

Около десяти СРТ в четвертом квартале находились в пролове в Олюторском заливе. Переключение этого флота на добычу сельди проходило крайне медленно. Слабо осваивался лов новых пород рыбы...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 1, д. 134, л. 2

Рядовой великой гвардии коммунистов

СРТ «Командор» шел по заданному курсу. Вдали, почти у самого горизонта, виднелись огни других промысловых судов. Вахтенные матросы помощника тралмастера Михаила Тимофеевича Подкидышева при свете прожекторов готовили палубу. Скоро подъем трала. Проходят минуты, и с мостика в машину телеграф сообщил: «Стоп!» Заскрежета-ла лебедка, начали выборку ваеров. Рыбаки напряженно вглядывались в темноту, стараясь угадать место всплытия кутка. Все-таки он вынырнул внезапно с богатым уловом. Поднять на борт десятитонный куток не так-то легко. Вахтенные сделали несколько попыток перелить рыбу, но все безрезультатно.

— Надо бы Василия Дмитриевича позвать, — предложил кто-то.

— Жаль будить, ведь только уснул.

Михаил Тимофеевич снова взялся за дележный трос.

Но тралмастеру Василию Дмитриевичу Четверкину не спалось в эту ночь. Всеми мыслями он был там, на палубе. Трудно давался экипажу лов морского окуня. В прошлый раз вернулись в порт ни с чем, а поисковики сообщили: есть рыба у мыса Пираткова. Значит, в чем-то ошиблись, что-то не учли. Вот теперь утяжелили нижнюю подборку. Взяли улов. Но то было днем, притом он сам руководил тралением и подъемом. Помощник хороший, знающий свое дело, но опыта маловато. Прислушался: лебедка умолкла. Что могло случиться?

И хотя не спал почти сутки, Василий Дмитриевич встал, быстро оделся и вышел из каюты. Ему навстречу шел матрос Федор Степанов.

— Что-нибудь случилось? Как трал, цел?

— Цел-то цел, а вот поднять не можем.

Не прошло и получаса, как сделали первый подъем, за ним второй, третий...

Матросы работали без усталости, помощник тралмастера Подкидышев сам наловчился переливать окуня, но Василий Дмитриевич не ушел, пока последний центнер не подняли на палубу. Только перед заступлением на вахту удалось ему вздремнуть часа полтора.

— С Василием Дмитриевичем работать легко, — с чувством глубокого уважения говорят о тралмастере матросы.

Следующий день принес командорцам много огорчений. О камни порвали трал, рыба вышла почти вся, если не считать трехсот центнеров, оставшихся в маленьком кутке. Тень набежала на лица рыбаков.

— Что приуныли, хлопцы? Выше головы да за дело — будем вооружать новый трал.

Глядя на тралмастера, повеселели матросы. С палубы то и дело доносился голос Василия Дмитриевича Четверкина:

— Вадим, вяжи гужи.

— Петр, ставь кухтыли по верхней подборе, а ты, Валентин, помогай ему.

Василий Дмитриевич Четверкин, овладев мастерством траления, снаряжения трала, неустанно обучает новичков.

— Вооружать трал должен уметь каждый матрос, — говорит он.

Но тралмастер Четверкин не только передает знания, но и совершенствует свое мастерство.

— Василий Дмитриевич всей душой болеет за производство, — говорит о нем капитан В. Е. Король. — Человек беспокойного характера, творческой мысли. Стремится внести усовершенствования. Не удавались у нас траления, поднимали пустые тралы, и тралмастер поднимается на мостик за советом.

Трудно спускать трал за борт — много уходит на это времени и труда. Тралмастер задумался: как облегчить работу?

— А что, если трал набирать частично на планшире? — предложил он. Попробовали, предложение оправдало себя.

За честное отношение к своему делу, за чуткость к товарищам коммунисты «Командора» избрали тралового мастера Четверкина своим вожаком.

Честный, прямой, принципиальный парторг всегда является примером для членов команды. Эти качества в нем воспитал военный флот. Здесь он, уральский паренек, получил закалку. За хорошую службу он не раз имел поощрения от командования, а в 1955 г. комсомольцы рекомендовали специалиста 1-го класса Четверкина в кандидаты коммунистической партии.

В траловый флот пришел после демобилизации, оформился матросом на СРТ «Рыбак». Капитан заметил подтянутость матроса с военной выправкой, и через два дня В. Д. Четверкин стал выполнять обязанности боцмана, хорошо справлялся со своими обязанностями. И где бы он ни работал: на «Рыбаке», «Караге», «Кедровом» — всюду Василий Четверкин в первом ряду, как и подобает коммунисту-ленинцу.

М. Савченко

За высокие уловы, 22 апреля 1960 г., № 33

Приказ по УТРФ № 530 от 3 мая 1960 г. «О ледовом дрейфе и полученных повреждениях судами Олюторско-Корфской экспедиции в навигацию 1959—1960 г.»

В первой декаде февраля в районе Олюторско-Корфской экспедиции гидрометеобстановка настолько улучшилась, что оставшийся на промысле флот из шести СРТ и плавбазы «Ламут» приступил к интенсивному лову сельди. Если 9 февраля погода благоприятствовала лову, и все шесть судов занимались промыслом, то 10 февраля погода резко изменилась, ветер зашел от востока, началась подвижка льда, все суда в основном прекрати-

ли лов. Сложившаяся обстановка заставила начальника экспедиции и капитанов судов использовать непродуктивное время для сдачи улова и пополнения запасов.

В 00.00 11 февраля ветер достиг силы восемь баллов, 12 и 13 февраля преобладающим ветром был восточный и северо-восточный с отклонением к северо-востоку и востоку, сила достигла десяти баллов. Таким образом, 11 февраля можно считать началом подвижки льда из Олюторского залива в сторону побережья северной части Карагинского залива. Прогноз погоды предсказывал, что ветры восточной четверти удержатся в ближайшие трое суток. Несмотря на это, 11 февраля бюро погоды передало штормовое предупреждение с переходом ветра на северо-запад силой 10—11 баллов, фактически этого не произошло, восточный ветер не изменился. Такое сообщение все же возымело отрицательное влияние на судоводителей, но не на всех в одинаковой мере.

Капитан СРТ «Курима» Амирбекян А. А. 10 февраля, будучи в районе лова, решил выждать погоду у кромки льда. Принять такое решение капитана заставил случай, который с ним произошел с 19 на 20 января. Будучи в десяти милях южнее мыса Говена, при восточном ветре 10—11 баллов оказался затертым льдом, сдрейфовал к кекуру Неупокоева, но сумел отойти от опасности форсированным ходом. Об этом Амирбекян говорил на капитанском часе, но его никто не поддержал.

Капитан СРТ «Клин» Матюшков Б. И., будучи участником дрейфа с 19 на 20 января, не извлек урока. Вместо того чтобы выйти из опасной зоны ледового дрейфа и переждать непогоду в море, либо укрыться в районе мысов Песчаный — Чайный, 11 февраля попал в сильное сжатие льдов, в период с 11 по 18 февраля находился в ледовом дрейфе, который прошел по опасным для плавания районам, где получил повреждение корпуса, рулевого устройства и гребного винта. Мало того, в течение суток операцией по выводу из льда СРТ «Клин» занималась плавбаза «Ламут».

Капитан СРТ «Командор» Король В. Е. решил отстояться за мысом Говена, но решение это принял слишком поздно, в период дрейфа льда, в результате чего 12 февраля вышел на путь дрейфа СРТ «Клин», повторив его с той лишь разницей, что отставал по времени от «Клина» на шесть часов. Второй ошибкой капитана было то, что он 15 февраля, оказывая помощь СРТ «Кротон», не воспользовался советом самолета «Рыба», который правильно подсказал направление, что подтвердилось благополучным выходом из льда «Кротона», несмотря на его аварийное состояние.

Капитан СРТ «Кротон» Кузнецов А. А. полностью повторил ошибку капитана СРТ «Клин» тем, что остался в зоне ледового дрейфа, из-за чего продрейфовал в опасном для плавания районе, получив при этом повреждение рулевого устройства и гребного винта.

Капитан СРТ «Кунжик» Гатилов В. Ф. решил переждать непогоду в море, где находился вплоть до 14 февраля, что и решило благоприятный исход. Судно прибыло в порт без повреждений, кроме того, смогло прибуксировать аварийный СРТ «Кротон».

СРТ «Кивак» под командой капитана Арестова А. М. по стечению обстоятельств в опасное время сжатия и подвижки льда находился вблизи юго-западного берега полуострова Говена. К 18 февраля сдрейфовал во льду на юг, откуда был выведен спасательным судном «Орел», при этом получил незначительные повреждения корпуса.

Анализируя сложившуюся обстановку, можно сделать выводы, что главной причиной образования опасного дрейфа судов и, как следствие, полученных повреждений, явилось то, что основная группа капитанов не учла опыт дрейфа в январе. Кроме того, не смогла разобраться в синоптической ситуации, ежедневном и долгосрочном прогнозах погоды, а слепо верили штормовому предупреждению, что явилось технической ошибкой гидрометеослужбы. Второй причиной является тот факт, что руководство экспедицией не смогло дать правильных рекомендаций флоту во время выхода ветра от восточной четверти и не приняло всех мер по предупреждению опасного дрейфа промысловых судов. Одновременно необходимо отметить, что отделы главного капитана флота и эксплуатации недостаточно хорошо следили за работой экспедиции, не обеспечили ее специализированными прогнозами, а для безопасности мореплавания не выделили капитана-наставника. В результате ледового дрейфа три судна: «Командор», «Кротон» и «Клин» получили значительные повреждения в корпусе, рулевом и гребном устройствах, ликвидация которых потребовала ремонта и докования. Ориентировочная стоимость составила сумму в 61 297 руб.

Приказываю: данные убытки классифицировать как ледовые аварийные случаи, убытки отнести за счет судовладельца — УТРФ...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 71, л. 178—179

**Постановление КРП и областного Совета профсоюзов
от 29 апреля 1960 г. «О занесении передовиков производства
на областную Доску почета»**

...По УТРФ:

1. Влазнева Геннадия Яковлевича — капитана СРТ «Красное знамя», выполнившего квартальный план добычи рыбы на 336 %.
2. Олейникова Георгия Ильича — тралмастера СРТ «Красное знамя», выполнившего план 1-го квартала по добыче рыбы на 336 %.
3. Сотникова Николая Владимировича — капитана СРТ «Култушный», выполнившего квартальный план добычи рыбы на 186,5 %.
4. Шикитова Дмитрия Яковлевича — тралмастера СРТ «Култушный», выполнившего квартальный план добычи рыбы на 186,5 %.
5. Губанова Виктора Павловича — капитана танкера «Иртыш», выполнившего квартальный план перевозок на 168 %.
6. Суслова Павла Григорьевича — слесаря завода «Фреза», выполняющего нормы выработки на 200 %.

7. Немчинова Александра Ивановича — бригадира грузчиков рыбного порта, выполняющего нормы выработки на 123 % .
ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 22, л. 4

Приказ по УТРФ № 656 от 2 июня 1960 г. «О выжиге льдом на мель в районе Озерной СРТ «Кичига»»

2 апреля с. г. СРТ «Кичига» под командованием капитана Сыпле В. Ф. пробился из района промысла через прибрежную полосу крупнобитого льда и при низком барометре и маловетрии в 19.45 стал на якорь у Озерновского рыбокомбината на глубине десяти метров, приступил к выгрузке рыбы на поданную с берега баржу. Кромка льда держалась от судна мористее около одной мили. Ясная до этого погода с 17.00 стала ухудшаться. В 21.00 установился ветер от норд-веста, а в 24.00 — от норд-оста и стал усиливаться, судно развернуло, и глубина стала восемь метров.

Пошел снег, и барометр стал повышаться, что в совокупности с метеопрогнозом и синоптической ситуацией свидетельствовало о приближении левой тыловой части циклона, неизбежности усиления северо-западного ветра и должно было насторожить судоводителей, поскольку сдача улова в данных условиях являлась производственной необходимостью, а берег продолжал подавать баржи.

3 апреля в 02.45 выгрузка из трюма № 1 была окончена, и груженная баржа уведена к берегу. По просьбе рыбокомбината капитан Сыпле снялся с якоря и вывел из льда катер типа «Ж» и РС-300, и в 04.15 снова стал на якорь и две смычки каната на глубине одиннадцать метров, и выгрузка возобновилась.

В 09.30 груженная баржа была уведена к берегу, и из-за усиливавшегося ветра выгрузка была прекращена. В 14.00 ветер перешел к весту и продолжал усиливаться при все возрастающей положительной барометрической тенденции. Кромка льда, ранее только видимая на горизонте, стала быстро приближаться, однако Сыпле, видя бесполезность дальнейшей стоянки и явно неминуемую надвигающуюся опасность, продолжал стоять на якорю, и только в 16.10, когда лед отдельными полосами, минуя судно, стало подносить к берегу, снялся с якоря и сделал запоздалую попытку удалиться от берега. Однако уже в 16.25, несмотря на работу во льду машиной полным ходом, судно оказалось зажато льдом. Чтобы сдержать скорость дрейфа, в 18.00 был отдан правый якорь, а в 10.00 и левый на глубине четыре метра, и судно стало испытывать толчки корпусом о грунт. К 16.00 3 апреля северо-западный ветер достиг силы семи-восьми баллов. Только 4 апреля в 16.40, когда судно с отливом обсохло и полностью сидело на грунте, судно и экипажу угрожала опасность гибели, Сыпле запросил помощи других судов. И только смена ветра к 23.00 к юго-западу облегчила положение судна. К этому времени подошел на помощь СРТ «Кумроч», подал свои ваера, которые были соединены с ваерами СРТ «Кичига».

В полночь 3 апреля с приливом СРТ «Кичига» всплыл, а с начавшимся разряжением льда при отливе и с ослаблением и переходом ветра через зюйд до зюйд-оста был отведен от берега и в 20.00 5 апреля последовал в Петропавловск, где в связи с касанием грунта вынуждены были сделать водолазный осмотр, которым было обнаружено повреждение обоих бортовых килей. Фактически же характер повреждений может быть уточнен только при постановке в док.

Из материалов расследования установлено, что выжим СРТ «Кичига» льдом на мель явился следствием нарушения капитаном Сыпле устава службы на судах флота рыбной промышленности, хорошей морской практики и наставления судоводителям по плаванию в дальневосточных морях...

Учитывая вышеизложенное, а также письмо капитана Петропавловского моррбпорта Бережкова за № 20/166 от 15 марта с. г., в котором он настаивает перед Госрыбфлотинспекцией о лишении капитана Сыпле диплома сроком не менее шести месяцев, приказываю: 1. Вышеописанный случай выжима на мель классифицировать ледовым аварийным происшествием. 2. Сыпле В. Ф., капитану СРТ «Кичига», объявить выговор и в счет частичного возмещения причиненных убытков удержать треть месячного должностного оклада...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 62, л. 5—6

Приказ по УТРФ № 735 от 20 июня 1960 г.

13 января 1960 г. СРТ «Северянин», имея на борту 50 т камбалы, которая пришла в негодность из-за отсутствия емкостей на рефрижераторе «Красногорск», решил выбросить ее за борт. Грузовые операции производились при следовании судна в Беринговом море при малых оборотах и при штилевой погоде. На палубе работала бригада помощника тралмастера Г. В целях ускорения выгрузки Г. направил в трюм дополнительно матроса З., а сам вместе с боцманом остался у турачек, вместо того, чтобы находиться на контроллере и управлять лебедкой. При подаче первого стропа с камбалой из трюма № 2 Г., находясь у правой турачки, на оттяжке стропа за борт по личной неосторожности попал левой рукой в брезентовой рукавице под трос на вращающуюся турачку и был переброшен через нее. В результате чего Г. получил перелом левого плеча с обширным разможением мягких тканей и сосудов, разможением левого легкого, кровоизлиянием в левую плевральную полость и скончался...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 62, л. 109

Приказ по УТРФ от 19 июля 1960 г. «О фактах выбрасывания тушки минтая судами, работающими на промысле минтая»

Несмотря на неоднократные требования о сдаче всей тушки минтая рыбокомбинатам, также на строгое предупреждение всех капитанов судов, работающих на промысле минтая, о персональной ответственности

в случае несдачи тушки, только два судна — «Дальневосточник» (капитан Т. Кухнин Г. А.) и «Клин» (капитан т. Лубчинский В. М.) выполнили это требование. Остальные суда за весь период промысла минтая по 10 июля не сдали 4 440 ц тушки добытого минтая, нанеся тем самым материальный ущерб управлению в сумме 133 200 руб... Все это говорит об укоренившейся безответственности капитанов, рыбных и траловых мастеров за финансовые результаты работы судов, о грубом нарушении ими государственной дисциплины.

В целях недопущения указанных недостатков в дальнейшем приказываю:

1. Обратить внимание экипажей промысловых судов на негосударственный подход к выполнению поставленной задачи по обязательной сдаче тушки минтая для выпуска кормовой муки. Капитанам судов и рыбным мастерам обеспечить стопроцентную сдачу тушки минтая, ни в коем случае не допускать ее потерь. 2. Капитану СРТ «Кунжик» Гатилову В. Ф., допустившему выбрасывание 365 ц минтая, объявить выговор и в частичное возмещение нанесенного ущерба удержать из заработной платы треть месячного оклада... 3. Капитанам, допустившим выбрасывание большого количества тушек минтая: РТ «Буревестник» — т. Бусину И. Ф., РТ «Топорок» — т. Ускову А. Н., РТ «Лебедь» — т. Бирюкову Э. Б., СРТ «Кроноцкий» — т. Белому А. С., СРТ «Кумроч» — т. Кузьмину Ю. А., СРТ «Крутогорово» — т. Мердову А. Ф. — объявить выговор. Юрисконсульту управления т. Непомнящему предъявить иск в народный суд о взыскании полной стоимости нанесенного ущерба, причиненного должностными действиями вышеуказанных лиц...

Заместитель начальника УТРФ *Рафаевич*
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 62, л. 257—258

Приказ по УТРФ № 281-к от 29 июля 1960 г. «Об увольнении Т.»

6 июля 1960 г. на партийном бюро УТРФ Т. был снят с должности капитана СРТ «Кихчик» за плохую организацию работ по подготовке к выходу судна в рейс и за пьянку в рабочее время. Решено использовать его только в должности старшего помощника капитана, что было подтверждено приказом по УТРФ от 18 июля 1960 г. После сдачи СРТ «Кихчик» Т. в отдел кадров явился только 12 июля, позднее он в отдел кадров являлся не ежедневно, но и появляясь в отделе кадров, он направление на должность старшего помощника капитана теплохода «Крашенинников», выданное 12 июля 1960 г., не принял, требуя должность капитана.

23 июля 1960 г. Т. был назначен старшим помощником капитана СРТ «Каховка», но это направление он взял только 27 июля 1960 г. Получив направление, Т. СРТ не принял, продолжал совершать прогулы. СРТ «Каховка» в 12.00 18 июля был готов к выходу в рейс, но стоит в ожидании старшего помощника Т.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. Т. уволить с 29 июля 1960 г. за совершенные им прогулы с 7 июля по 29 июля 1960 г. и отказ

от работы. 2. Бухгалтерии начислить и выплатить за время работы по договору... Удержать вербовочные расходы пропорционально недоработанному времени.

Основание: согласие базкома.

И. о. начальника УТРФ *Н. Фролов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 62, л. 323

Отчет о командировке в Олюторскую сельдяную экспедицию (июль-август 1960 г.)

...Промысловые суда после выборки порядка имели мало времени для поиска сельди, а специальных поисковых СРТ камчатский флот не имел. Так, в середине июня при наличии на лову около 30 СРТ, мы не имели ни одного поискового судна. В это время 18 приморских СРТ имели два поисковых судна. Наши СРТ использовать рекомендации приморских поисковых судов в основном не могли, так как они рекомендовали флоту в 20.30 местного времени, то есть тогда, когда у нас происходит циркуляр, и все радиостанции заняты работой с городом (Петропавловском.— *С. Г.*). Поисковая переключка в 18.30 мало чего давала, так как до дрейфа было еще далеко. Многие наши капитаны, полагаясь на свой опыт работы на лове сельди, зачастую не прослушивали капитанские часы приморских судов, не пользовались поисковыми рекомендациями, занимались поисками самостоятельно, без учета работы даже своих судов. Многие капитаны и штурманы плохо знали характер записи самописца, часто путали записи сельди с записями минтая и медузы. Сети иногда метали на минтай или на медузу.

Отсутствовали первоначально отряды, суда работали разрозненно, часто нарушалась радиосвязь, нерегулярно выходили на капитанские часы.

По опыту прошлых лет, при работе на хороших концентрациях сельди очень удобные в работе сети высотой шесть метров. Поэтому суда, выходя на лов, в основном взяли низкостенные шестиметровые сети, которые, конечно, на разряженной концентрации были менее уловистыми, чем сети стеною 10,5 м, которыми в основном были снабжены приморские суда. Поэтому наши суда имели улов на одну сеть на 20—30 ц меньше, чем приморские. Правда, улов на дрейф у нас с приморскими был почти одинаков, так как приморцы в порядках в основном ставили 50—55 сетей, а наши — 70—75.

В середине июля работа флота была в целом перестроена, что сразу же дало результаты. Весь флот был разбит на три отряда, во главе которых были поставлены опытные капитаны-промысловики. Первый отряд — капитан СРТ «Командор» т. Король, второй отряд — капитан СРТ «Кивак» т. Аристов, третий отряд — капитан СРТ «Кратер» т. Щуплецов. В приморском траловом флоте разбивка на отряды по 10—12 СРТ во главе с опытными капитанами произведена еще в 1957 г. и дала положительные результаты.

Была полностью перестроена радиосвязь начальника экспедиции с промысловыми судами. До перестройки радиосвязь была организована следующим образом: первый капитанский час — флагманы отрядов разговаривают со своими отрядами в одно и то же время в 08.00 местного, каждый на своей волне. Каждое судно докладывает: 1) координаты места дрейфа, 2) количество сетей в порядке, 3) сколько сетей выбрали, 4) какой улов на сетку в центнерах, 5) длина поводцов, 6) погода.

В 08.30 все флагманы по очереди докладывают начальнику экспедиции обстановку своих отрядов, которую они имеют на 08.00, предварительно решаются вопросы сдачи, поиска, снабжения. В 11.00 на связь выходят только флагманы и поисковые СРТ. Последние докладывают обстановку поисковых приморских судов и свою, рекомендуют районы поиска. Флагманы выходят на связь, высказывают свои мнения о поисках и окончательно распределяют между отрядами районы поиска.

В 11.30 флагманы в своих отрядах делают перекличку. Если у кого большой завал рыбы, то подсылают ему СРТ, не имеющие улова, для оказания помощи, при этом получают подтверждения об этом обоих судов. Рекомендуют судам, которые уже выбрали порядки и которые скоро выберут, районы поиска согласно разговору между флагманами в 11.00.

В 16.30 — третий капитанский час. По отрядам уточняется, как у кого идут дела. Капитаны докладывают, сколько выбрали сетей, сколько засолили центнеров и сколько сетей осталось. Здесь же окончательно решается вопрос поисков, так как основная масса судов порядки уже выбрала.

В 17.00 флагманы отрядов докладывают начальнику экспедиции обстановку по отрядам, окончательно отрабатываются вопросы сдачи: кто идет на сдачу, кто нет. При подходе на сдачу каждое судно дает подходную, в которой уточняет время подхода, количество рыбы, перечень работ, которые надо сделать в период сдачи.

Четвертый капитанский час флагманы отрядов проводят в 22.15. Капитаны судов сообщают следующее: 1) координаты места дрейфа или поисков, 2) количество сетей в дрейфе, 3) длину поводцов, 4) погоду, 5) улов за сутки в центнерах, 6) наличие рыбы на борту в центнерах, 7) наличие на борту бочки, 8) наличие на борту соли, 9) бункер топлива и воды, 10) погоду и подтверждение сроков.

В 22.45 флагманы отрядов эту обстановку своих судов поочередно докладывают начальнику экспедиции. При такой организации радиопереговоров с 16.10 до 22.15 суда предоставлены сами себе. В этот период как раз проводится основная поисковая работа, а суда поиски ведут разрозненно, сами по себе, самостоятельно, без учета результатов поиска приморских промысловых судов, поисковиков и даже своих промысловых судов. Одним словом, координация поиска отсутствует как со стороны флагмана, так и со стороны разведчиков. Суда в этот период не могли прослушивать переговоры приморских промысловых судов и поисковиков, не говоря о том, что не могли делать в отряде поисковую перекличку. В этот период судовые радиостанции работали с городом. С 14.00 иногда

до 21.00 проходил циркулярный срок, а с 21.00 до 22.00 — радиопереговоры судов с семьями, с городом.

Во второй половине июля по настоянию т. Аноды перед руководством Камчатрыбпрома радиопереговоры с семьями были перенесены на срок с 17.00 до 18.00, а циркулярный срок — на конец суток.

Все переговоры начальника экспедиции, флагманов отрядов были перенесены и переделаны по своему содержанию. В 16.30 промысловые суда давали флагманам данные о проведенной за истекшие сутки работе. Они сообщали: 1) координаты места дрейфа. Если обсервация, то уточненные координаты места дрейфа, если обсервации не было, то те же, что были днем. Суда, занятые поисками, на этот период сообщали, какой район они обследовали, результаты и координаты местонахождения, 2) количество сетей за бортом, 3) вылов за сутки (дрейф) в центнерах, 4) наличие рыбы на борту в центнерах, 5) наличие на борту бочки и соли, 6) один раз в декаду сообщался бункер.

Рыба, выловленная в оставшиеся сети за бортом, причислялась к улову за последующие сутки. Таким образом, в 16.00 сообщались собственно те же данные, что и в 22.15 при старой организации радиопереговоров.

В 17.00 флагманы отрядов поочередно докладывают обстановку флота за истекшие сутки. После переговоров в 17.00 начальник экспедиции на связь не выходит, флагманы полностью отдаются поисковой работе.

Очередная связь по поискам — в 19.30. На эту связь выходят на микрофонный разговор только суда, имеющие хорошие записи. Судно просит слово, получает подтверждение от поисковика и докладывает подробно свою обстановку. Сообщается подробно, в каком районе, в каких координатах имела запись, на каком протяжении, на какой скорости хода, на какой глубине, через какое время писались косяки, характер записи (точно селедочная или сомнительная). Так поисковик или руководитель экспедиции подробно выспрашивал все суда, имеющие хорошие записи, после принимал решение, какие районы заслуживают внимания. Эти суда обязывал каждое на своей волне давать для судов радиопеленги, назначал срок радиопеленгования. Каждое судно подтверждало поисковому о его распоряжении насчет пеленгования и уходило на пеленгование. Промысловые суда, в зависимости от своего местонахождения, на свое усмотрение выбирали то или другое судно и уходили к нему на радиопеленг. При такой организации каждое судно могло воспользоваться результатами поиска любого судна, имело достаточно времени выйти по пеленгу в район хорошей концентрации сельди, там еще поискать и лечь в дрейф на хорошие записи.

В 22.15 флагманы отряда делают переключку в своем отряде. Суда сообщают координаты, где легли в дрейф, какие при этом имели записи. Если кто еще не лег в дрейф и не имеет записей, ему дается еще дополнительный пеленг одним из судов, имеющим хорошие записи.

В утренний капитанский час, кроме той обстановки, которая указана ранее, промысловые суда давали: время постановки порядка, направление расположения порядка и направление попадания сельди, место попадания по сетке.

Эти данные дают возможность сделать более глубокий анализ промысловой обстановки в вопросе времени основного попадания сельди в порядок, направления ее перемещения и длины подвизывания поводцов...

Начальник отдела добычи УТРФ А. Губин
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 145, л. 1—5

Осваиваем лов палтуса

СРТ «Космос» — новое судно. С завода он вышел в июле нынешнего года. В Петропавловском порту в течение десяти дней на нем был проведена подготовка к эксплуатации. Только что сформированному экипажу «Космоса» предстояла большая и почетная задача — освоить новый для камчатцев вид промысла — добычу палтуса.

Для этого необходимо было заготовить соответствующее промснаряжение, произвести на судне частичное изменение конструкции отдельных приспособлений. Судоремонтники плавмастерской «Фреза» изготовили и установили на шпиль дополнительную насадку, позволяющую увеличить число оборотов турочки, сделали специальный лоток для выборки орудий лова.

В свой первый промысловый рейс мы направились в район мыса Наварин. Прежде чем приступить к лову палтуса, нам нужно было запастись необходимым количеством минтая для приманки. Сделали несколько тралений и взяли этой рыбы столько, что ее хватило нам и еще двум работавшим по соседству приморским шхунам «Крылатка» и «Лахтак». Затем непосредственно приступили к промыслу палтуса. Выставляли переметы с двух часов ночи. С четырех до восьми часов находились в дрейфе неподалеку от орудия лова. Это время считается наиболее благоприятным для лова палтуса. После завтрака выбирали порядок.

В первые дни ставили перемет на глубине 140—150 м. Уловы были штучные. Потом, когда начали вести промысел на более глубоких местах, рыбы стало попадать больше. С перемета длиной в 4 000 м, погружаемого на глубину 280—300 м, брали 20—30 шт. палтусов за подъем.

В период дрейфа, чтобы не терять попусту время, производили пробные траления. В трал и на перемет попадал бело- и синекорый, а также стрелозубый палтус весом от 6 до 15 кг.

Одиннадцать дней пробыли мы в первом рейсе. За это время взяли только 600 кг рыбы. Результат, конечно, незначительный. Но надо учитывать, что это совершенно новое для нас дело. Поскольку мы раньше не имели представления о добыче палтуса, то и подготовились к этой работе не так, как следовало. В следующий раз надо брать в рейс перемет длиной не 4 000 м, а больше. Работающие сейчас у мыса Наварин экипажи ставят переметы длиной до 15 000 м и берут хорошие уловы.

Во время второго рейса мы ставили перемет длиной в 5 000 м и добыли три тонны палтуса.

Г. Головкин, капитан траулера «Космос»

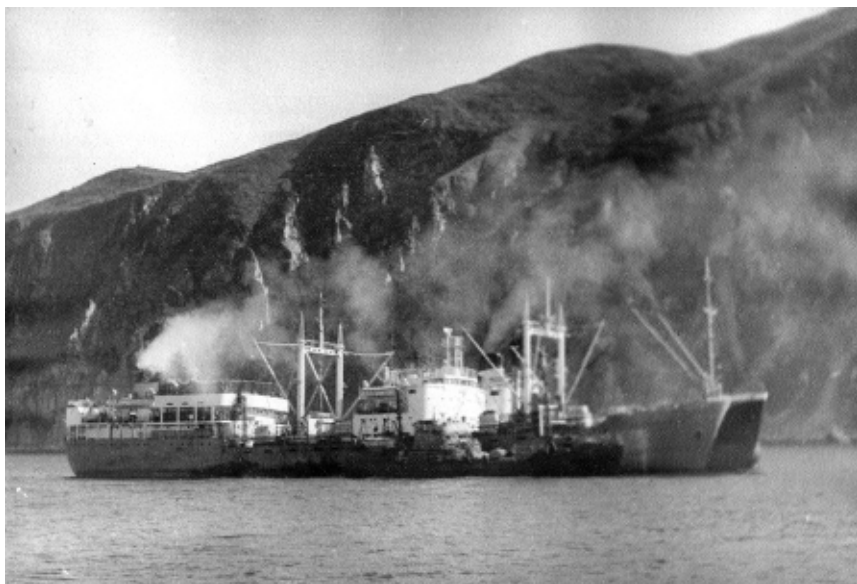
За высокие уловы, 1 октября 1960 г., № 79



Бухта Иматра, 13 сентября 1962 г.



Бухта Иматра поздней осенью



Обрабатывающий и ловецкий флот в бухте Иматра



Рефрижератор ВРХФ «Пищевая индустрия»

В порт с победой

Экипажу траулера «Кратер» присвоено звание коллектива коммунистического труда. В ночь на 8 октября в Петропавловский рыбный порт вернулся из Олюторской сельдяной экспедиции траулер «Кратер». Экипаж этого судна под руководством молодого, но уже опытного капитана Евгения Георгиевича Щуплецова достиг замечательного успеха на промысле. Вместо 4 700 ц сельди по плану рыбаки добыли около 10 600 ц, перевыполнив и план, и свое социалистическое обязательство.

Перед выходом в экспедицию на судне подобрался экипаж, состоящий в основном из молодежи, во главе которой стояла дружная комсомольская организация. Партийная группа, комсомольская организация и судовой профсоюзный комитет мобилизовали весь экипаж на борьбу за досрочное выполнение плана, сумели так организовать дело, что все моряки палубной и машинной команд активно участвовали в добыче, обработке рыбы и в погрузочных работах.

Вскоре после достижения первых успехов на промысле экипажу было присуждено переходящее Красное знамя тралового флота.

Окрыленные первыми успехами, рыбаки приняли на себя новое высокое обязательство и объявили о том, что экипаж включается в коммунистическое соревнование. Начался еще более ответственный этап борьбы за выполнение социалистических обязательств. На самых трудных и ответственных участках работы стояли коммунисты и комсомольцы, которые показывали всему экипажу трудовой пример. В напряженном труде люди сплотились в единый дружный коллектив, в котором общее дело стало делом чести каждого.

В ходе коммунистического соревнования всем комсомольцам экипажа было присвоено почетное звание ударников коммунистического труда, многие из них, а также весь экипаж в целом были награждены почетными грамотами обкома комсомола.

К концу сентября экипаж траулера одержал замечательную победу — выполнил самое высокое на флоте обязательство — добыл и сдал на плавбазу 10 600 ц нагульной сельди. С учетом рыбы, добытой в начале года, общий вылов экипажа «Кратера» за девять месяцев составил более 17 тыс. ц. Приняв на себя новое обязательство — добыть до конца года еще 3 тыс. ц и довести общую добычу за год до 20 тыс. ц, рыбаки покинули район промысла, чтобы поставить судно в порт на ремонт.

Около полуночи «Кратер» подошел к причалу рыбного порта. На палубе весь экипаж, кроме людей, занятых на вахте. Молодые рыбаки вынесли завоеванное на промысле Красное знамя. На причале играет оркестр, многие десятки людей, несмотря на поздний час, пришли встретить славных рыбаков.

На состоявшемся тут же митинге выступил первый секретарь горкома партии Н. П. Иванов. Он тепло поздравил рыбаков с достигнутой победой и пожелал им новых успехов в работе. Начальник отдела эксплуатации В. И. Сергеев, выступая на митинге, пожелал рыбакам поскорее завер-

шить ремонт и снова выйти на промысел. Председатель базового комитета К. Г. Просвиркин поздравил рыбаков и вручил им диплом экипажа коммунистического труда, а также ценные подарки профсоюзной организации флота. В ответном слове капитан «Кратера» Е. Г. Щуплецов заверил собравшихся в том, что экипаж добьется досрочного выхода судна из ремонта и снова выйдет на промысел.

— Мы дали слово добыть в этом году 20 тыс. ц рыбы, — сказал капитан, — и мы свое слово сдержим.

Вчера утром траулер «Кратер» пришвартовался к судоремонтному заводу «Фреза», коллектив которого обещает закончить все ремонтные работы намного раньше срока.

Н. Яковлев

Камчатская правда, 9 октября 1960 г., № 241

Опыт работы Олюторо-Корфской экспедиции в навигацию 1959/60 г.

...Для обобщения опыта экспедиции и лучшего руководства ею в ее состав вошли такие специалисты, как капитан плавбазы «Ламут» т. Сковпень, капитан-наставник т. Козырев, опытные капитаны-промысловики тт. Король, Кузнецов, Аристов, Гатилов и другие. Начальником экспедиции был назначен один из опытных руководителей — т. Макштас. Считаем, что последний, хотя и не имеет морского образования, но в содружестве с капитаном плавбазы «Ламут» обеспечит руководство экспедицией.

На период работы с января по март, как наиболее интенсивный в смысле льдообразования и являющийся тяжелым для плавания районом, было предусмотрено оставить на этот период в основном новые суда типа СРТ хабаровской постройки.

Для охраны флота Камчатской госрыбфлотинспекцией было выделено патрульное спасательное судно «Бдительный», способное работать в ледовых условиях.

Вопрос с авиаразведкой решался в каждом отдельном случае, когда требовали на то обстоятельства, так как содержание постоянной авиаразведки дорого обходится предприятию и, кроме того, ледовая обстановка изменяется так быстро, что разведка не может за ней успеть, тем более, когда самолет-разведчик базируется на Петропавловск.

За ходом работы экспедиции следили начальник и главный капитан флота УТРФ. Первый имел ежедневно прямую связь по радиотелефону с начальником экспедиции, который информировал его о деятельности экспедиции за сутки. Можно с уверенностью сказать, что все главные вопросы экспедиции решались именно в период этих переговоров. Второй давал указания, связанные с перебазированием флота, организацией авиаразведки, оказания помощи судам и т. д.

Теперь разберем деятельность экспедиции в хронологическом порядке дат, отражавших важные события и в какой-то мере повлиявших на дальнейший ход всей работы экспедиции. В конце сентября было установлено, что нагульная сельдь исчезла, в связи с чем прекратился дрейфтерный

лов, но в первых числах октября на 50-метровой глубине в Олюторском заливе обнаружили большие записи эхолотом. Этот момент можно считать началом лова сельди тралом, или началом Олюторско-Корфской экспедиции. К этому времени в районе промысла находились три плавбазы с местом базирования в бухте Южной Глубокой. Учитывая новизну зимнего промысла, также необходимость переоборудовать суда с дрейфтерного на траловый лов, на октябрь было выделено всего четыре СРТ...

Несмотря на то, что средний улов на судосутки промысла резко колебался (с 30 до 7 ц), однако общий итог работы четырех судов подтвердил выгодность этого промысла. Низкие уловы судов объяснялись тем, что промысел сельди тралом гораздо сложнее и труднее промысла камбалы. Сказываются отсутствие опыта, новизна этого дела, большие помехи в сдаче улова, сильные морозы и трудоемкость работ, усложняемая низким качеством соли. Не менее важный вопрос — это правильность вооружения трала, его режим работы, так как на сегодня еще нет прямых ответов на этот вопрос, а вопрос этот очень важный, так как многие суда имели по этой причине колоссальный простой. Например, СРТ «Курима» имел 9 судосутки простоя во время промысловой погоды.

Количество промысловых судов в ноябре достигло 18 единиц, которые добыли за месяц 11 587 ц, средний улов на судосутки промысла составил 26 ц против 18,5 в октябре. Успех промысла заставил в декабре довести количество судов до 27, которые добыли зимней сельди 14 860 ц, а средний улов на судосутки промысла достиг 32 ц. Рост добычи объяснялся тем, что экипажи судов приобрели опыт, сдача улова улучшилась, но все равно не отвечала успеху промысла. Район лова держался в средней части Олюторского залива с 50-метровых глубин в октябре и до 180-метровых в декабре в среднем на параллели в 60°07' северной широты, но в конце декабря рыба исчезла.

Уже в начале декабря гидрометеорологическая обстановка резко ухудшилась. Бухта Южная Глубокая не отвечала требованиям надежного убежища. Промысловые суда испытывали нарастающие трудности на переходах в бухту, а пребывание большого количества судов в ней делалось весьма опасным, так как имелся ряд случаев выжима промысловых судов шугой и ветром на песчаные отмели. Мало того, при ветрах от северо-восточного до южного бухта Южная Глубокая, в связи с образованием льда, стала ловушкой для судов, так как при этих ветрах забивалась шугой и льдом. Сильные морозы заставили отказаться от пополнения запасов пресной воды ввиду того, что водопровод не был сделан.

10 декабря остро встал вопрос о перебазировании плавбаз в северную часть залива Корфа, что и было осуществлено. 13 декабря плавбазы перешли в гавань Скобелева. Одновременно с этим усложнилась сдача, так как потребовались 100-мильные переходы в условиях ухудшающейся ледовой обстановки, и если это в какой-то мере разрешалось успешно в декабре, то в январе вопрос самостоятельных переходов стал решающим вопросом продолжения работы всей экспедиции. Были приняты меры по сокращению расстояния, плавбазы перешли в район между мысами Песчаным —

Приметным. Исчезнувшая в Олюторском заливе в конце декабря рыба была обнаружена южнее мыса Говена на параллели 59°27' северной широты, переходы стали не превышать сорока миль, но ледовая обстановка с каждым днем становилась труднее. Встал вопрос проводки судов во льду либо подхода плавбазы в район промысла, такие случаи были, когда базу ветром вместе со льдом подносило к району лова. В этих случаях промысел шел успешно, но с малейшим подходом зыби база уходила вновь к мысу Песчаному или Чайчъему, объясняя это тем, что во время зыби не работает конвейерная система и весовое хозяйство.

В некоторых случаях, когда промысловое судно окончательно зажимало льдом, и ему грозила опасность, обращались к услугам спасательного судна «Бдительный», которое без труда выполняло эти операции. Как правило, спасатели занимаются вопросами, далекими от целей экспедиции. Капитаны не подчинены начальникам экспедиций, а проводка судов через лед не входит в функции спасателей.

Промысел в январе в силу ухудшения гидрометеобстановки привел к сокращению судов с 27 в декабре до 18 в январе, притом остались более технически исправные четыре РТ и 14 СРТР. За январь этой группой судов было добыто 5 152 ц, средний вылов на судосутки промысла резко упал и составил 12 ц. Это объясняется частично штормовыми погодными, закрытием сельдяных банок полями льда и потерями времени на отыскание сельди, что привело к дальнейшему сокращению флота. В первой декаде февраля гидрометеобстановка настолько улучшилась, что оставшийся флот в шесть СРТР и одной плавбазы «Ламут» приступил к интенсивному лову. За этот короткий срок было добыто 4 393 ц. Средний вылов на судосутки промысла достиг рекордной цифры 33,3 ц, с учетом того, что с 11 по 18 февраля суда находились в ледовом плену, а сам промысел прекратил свое существование с 22 февраля...

После произведенного анализа обстановки каждого промыслового судна можно с уверенностью сделать следующие выводы:

1. При наличии сложившейся ледовой обстановки ветры от северо-востока до юго-востока силой от шести баллов и более представляют опасность для мореплавателей, так как создают дрейф льда с сильными сжатиями, который имеет преобладающую силу вокруг мысов Тувухина и Говена шириной в десять миль, что происходит за счет напора олюторского льда. Пройдя мыс Говена, дрейф льда отклоняется на север, доводя наибольшее отступление на середине залива Корфа, примерно на восемь миль от параллели мыса Говена. После этого простирается вдоль юго-восточного берега полуострова Ильпинского, притом сжатие льда вновь получает недостающий характер, что заставляет его просачиваться между отдельно лежащими каменными грядами, где значительная глубина не дает возможности льду задержаться и нагромоздить торосы.

2. Общий напор льда в Карагинский залив имеет преобладающую силу. Даже несмотря на то, что в заливе успел сформироваться зимний лед, последний взламывается и прессуется у берегов.

3. Имеется ли угроза для судов, попадающих в ледовый дрейф? Безусловно, имеется, так как всякий дрейф в сторону берега опасен и ведет

к сжатию. Практика прохода трех СРТ между отдельными препятствиями не является безопасной, так как она обуславливается фактором удаления судов от опасностей на момент дрейфа. Вполне понятно, что в первую очередь заполняются льдом мелкие места, образуя в дальнейшем между ними безопасный дрейф, но нам пока неизвестно, какая наименьшая глубина позволяет свободный проход льда. Может быть, она меньше осадки СРТ?

4. На вопрос, где можно считать безопасное место базирования судов во время опасных ветров, теперь можно твердо сказать, что лучшим местом является открытое море, затем район западного побережья полуострова Говена на север от мыса Приметного, и третье место находится южнее параллели 59°30' северной широты. Таким образом, для предупреждения опасного дрейфа от ветров восточной четверти суда, находящиеся на промысле, должны до улучшения обстановки находиться в море. Суда, находящиеся у плавбазы, должны не отрываться от нее. Суда в пути следуют в ту сторону, которая гарантирует избежать опасный дрейф...

Несколько слов об итоге работы экспедиции в целом и ее экономическом эффекте. Экспедиция начала свою деятельность с первых чисел октября и закончила 22 февраля, всего находилась на промысле 185 суток. Среднемесячный состав судов 16,5, всего затрачено промысловыми судами 1 552 судосутки и 310 плавбазами, суда были заняты на лове 465 судосутки, что составляет 30 % от всего промыслового времени. Всего экспедицией выловлено и обработано 38 026 ц зимней сельди. Средний улов на промысловые судосутки составил 24,5 ц.

Можно ли теперь сказать, что средний вылов в месяц 735 ц является пределом? Конечно, нет. Вот что заявляет, например, капитан СРТ «Кивак» т. Аристов: «Я уверен, что при соответствующей подготовке экипажа и экспедиции добыча в месяц 2,5 тыс. ц сельди не будет рекордной». С этим мнением согласны многие рыбаки экспедиции, которые на деле подошли к этим цифрам. Например, в ноябре СРТ «Кострома» выловил 2 081, СРТ «Курган» — 1 622 ц и т. д. Капитан СРТ т. Король более широко высказал свое мнение на страницах газеты «Камчатская правда»: «При хорошей организации промысла в районе острова Карагинского ежегодно можно добывать один-два миллиона центнеров сельди высокого качества». Все это говорит о том, что зимний промысел сельди необходимо всемерно развивать...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 88, л. 37—49

Приказ по КРП № 518 от 21 декабря 1960 г. «О передаче промысловых судов на баланс предприятий Камчатрыбпрома»

Полученные девять средних рыболовных траулеров (рефрижераторные) от поставщика п/я № 151, четыре рыбных сейнера (РС-300) и два рыбных рефрижератора (пр. 583) от завода-поставщика п/я № 100 приказываю передать на баланс:

1. Управления тралового и рефрижераторного флота — девять СРТР с заводскими номерами и названиями: № 209 «Казбек», № 210 «Каховка», № 212 «Космос», № 213 «Колыма», № 214 «Кит», № 215 «Кижуч», № 216 «Кременчуг», № 217 «Коростень», № 218 «Крильон» и два рыбных рефрижератора, заводской № 910 «Елизово» и № 911 «Тиличики».

2. Корфского рыбокомбината: РС-300 с заводским № 882, название «Медный», заводской № 883, название «Вестник».

3. Усть-Камчатского рыбокомбината: два РС-300 с заводским № 886, название «Зуйково», и № 887, название «Жупаново».

Начальник Камчатрыбпрома *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 41, л. 34

Семья дружных

Управление подтвердило план: 16 800.

— Но ведь это слишком! — не вытерпел Саша Калиниченко и с телеграммой полетел к капитану. Он постучал в каюту, но ему никто не ответил. Гаврилов отдыхал после штормовой ночи. Калиниченко вернулся в рубку, и мы спокойно стали обсуждать телеграмму. Сюда же поднялся стармех Соляев.

— А что вас, собственно, удивляет? Раз дают такой план, значит надеются. Гордиться надо...

Но Саша, да и я, грешным делом, не сдавались: у «Командора» машина почти вдвое сильнее нашей, а план меньше. Однако стармех начисто отмел наши соображения:

— «Командор» окуня будет ловить, соображаете?

В полдень все собрались в кают-компанию, обсуждали план. Судили-рядили долго и, наконец, пришли к единодушному мнению: 16 800 — это, правда, многовато, но уж коли дали слово — надо выполнять. И не только план, а и обязательства. К плановым тысячам прибросили еще 3 200. Капитан подвел итог: во втором году семилетки боремся за двадцать тысяч. Приняли единогласно.

После собрания мы с Калиниченко атаковали «деда»:

— Вот ты говоришь, нормально, а машина выдержит? Не нам, а тебе придется и денно и ночью лечить ее. Об этом ты подумал?

Соляев улыбнулся:

— Все это мы с ребятами обмозговали. «Лечить» будем во время стоянок у баз. Да и на вашу помощь рассчитываем, надеюсь, не откажете?

Николай Дмитриевич был неисправимый оптимист. И, как мы потом убедились, первоклассный мастер своего дела. При норме в тысячу главных двигателей проработал без профилактического ремонта две тысячи часов. Безотказно служили нам и другие механизмы хозяйства Соляева.

В ту пору мы тралили у островов Прибылова. Северная банка кишмя кишела траулерами: и приморские, и сахалинские, и наши суда образовали целый плавучий город. Днем эта иллюзия рассеивалась: попрыхивая дымками, траулеры во всех направлениях резали ваерами небольшой

пятачок свинцово-тусклой беринговоморской воды. Они были видны отчетливо на фоне заснеженного пика. А вот ночью это был настоящий, отлично иллюминированный город. Создавалось впечатление, что в каждом плавучем доме поставили елку, украсив ее зелеными, белыми, красными огоньками. Только в каждом из тех домов не гремела новогодняя музыка, не звенели песни. Как и у нас, там люди старательно трудились, считая время минутами.

Двадцать минут длится траление. Судно делает циркуляцию, и звенящие струны ваеров медленно наматываются на барабан лебедки. Соляев смотрит на скачущую стрелку амперметра, поднимается вверх и тихо говорит капитану:

— Кажется, Анатолий Григорьевич, под жвак. Не упустить бы рыбу...

— Постараемся...

Но, как не старалась вахта, беда случилась. Куток, вместивший на этот раз тонн десять камбалы, уже лежал на планшире, как вдруг гайтан порвался. Рыба, как вода, хлынула за борт. На секунду все онемели, недоуменно поглядывая друг на друга. Потом засуетились, но сделать ничего не могли — весь улов был в море.

Гаврилов с укором посмотрел на стармеха, как будто хотел сказать: «Ну вот, накаркал...» А тот, поняв этот бессловесный упрек, пожал плечами и виновато проговорил: «Да разве ж я знал...»

Зато когда следующий трал был на борту, вахта тралмастера Свечникова обработала его в рекордный срок. Так же быстро сделали еще один замет.

В нашей группе в то время хорошо взял старт года экипаж «Каменно-го». Проловов он не знал, и с каждой сдачей уходил вперед. Не жалея сил, мы тянулись за ним. И хоть соревновались с «Камчатской правдой», равнение старались держать на лидера. Но обогнать его нам так и не удалось.

В марте, когда отряд перешел на южную банку (на севере рыбы уже не было), нам казалось, что желанная победа близка. Ведь месячный план мы выполнили на 325 %, добыв камбалы свыше 4 000 ц. И все-таки первым был «Каменный». Мы — третьими.

Это был жаркий месяц. Пожалуй, никогда до этого мы не были так жадны до работы, как в марте. Но, как назло, именно в это время нам сутками приходилось простаивать у рефрижераторов в ожидании выхода на лов. Палубная команда не находила себе места. И только наши механики не сидели без дела: они без устали промывали, чистили механизмы. Геннадий Казанцев, Виктор Борисов и Владимир Суюнов вместе с Николаем Соляевым использовали каждую минуту стояночного времени, чтобы притереть клапаны, очистить от нагара поршни, заменить износившуюся деталь. Когда требовалось снять крышки главного двигателя, «дед» приходил к нам.

— Помнится, обещали подсобить при нужде. Не запамятовали?

И механики до выхода на промысел управлялись со своими делами. А мы знали, что машина нас не подведет, какой бы штормяга ни навалился на «Кавачу».

Экипаж брал последние центнеры в счет мартовских четырех тысяч. Вылили последний трал и снялись на сдачу.

— До рефрижератора десять часов хода, в полночь будем, — сказал Саша Калининченко. — Стало быть, месячный досрочно!

Мы все были готовы разделить его радость, но прежде пришлось выдерживать нелегкое испытание.

С севера вдруг подул ветер, колючий, резкий. А через полтора-два часа море было не узнать: все стало седым от белых барашков. Волны гуляли по палубе. Такелаж и борта траулера обросли льдом. Судно заметно сбавило скорость, осело еще ниже.

— Аврал! Всем на палубу. Обкалываться! — приказал Гаврилов.

С ломами и топорами мы высыпали на палубу и принялись крошить смертоносный груз. Через каждый час вылазку повторяли. И когда через полтора суток траулер вошел в ледяные поля и, как сосунок, ткнулся в стальную грудь рефрижератора, все облегченно вздохнули и с благодарностью посмотрели на наших машинных богов. Это их не знающие усталости руки помоги нам выбраться из этой переделки. Машина не подвела.

В июле, имея на счету десять тысяч центнеров камбалы, «Кавача» переключилась на добычу сельди. Здесь, в Олюторском заливе, экипаж не снижал темпов. Были дрейфы, когда засаливали по 500—600 бочек сельди. Работали с рассвета до рассвета. И только когда траулер снова ложился в дрейф, люди валились с ног, чтобы через несколько часов снова подняться. Заветный рубеж — двадцать тысяч был еще далеко, и мы спешили. Героями этих дней были наши, как мы их прозвали, железные парни — Володя Дунаев и два Бориса — Астафьев и Божок. Они пришли к нам после службы и сразу же полюбили коллективу своей хорошей рыбацкой хваткой. И не мудрено: талантливый в работе человек всегда придется ко двору.

Незаметно пришла осень. Сдали сети и вооружились тралом. Вот тут-то и довелось нам хлебнуть горя, прежде чем дело наладилось.

— Не пойму, где собака зарыта? — разводил руками тралмастер Шохин. — По рыбе ходим, а в трале ни рыбины...

Наконец он не выдержал, приказал затащить трал в кают-компанию и стал его усовершенствовать. До этого Александр Федорович пытался это делать на палубе, но мороз скоро отбил у него охоту. А в тепле мастер добился своего. Теперь сельдь была не только на экране эхолота, но и на палубе.

С каждой сдачей экипаж приближался к заветному рубежу. На календаре уже декабрь. Считаем дни, считаем центнеры. И вот 10 декабря последняя сдача: рубеж взят, на счету 20 136 ц. Экипаж «Кавачи» сдержал свое слово.

25 января траулер должен выйти из ремонта. Но экипаж намерен внести поправку в планы судоремонтников — помочь им и выйти на промысел раньше графика.

Новый год — новые, еще более высокие темпы!

*Ю. Плегаков, старший помощник
капитана СРТ «Кавача»*

Камчатская правда, 8 января 1962 г., № 7

Когда раскрывается человек

Мы впервые встретились еще на «Ястребе» в пятьдесят пятом. Проплавали с год, а когда меня назначили капитаном на траулер «Рыбак», я прежде всего подумал о Яничеве: возьму с собой. Почему? Я сам тогда взвешивал все «за» и «против». Яничев — хороший траловый мастер, дело свое знает. Это — «за». Правда, иногда бывает несдержан. Это было «против». Силен, когда рассердится. При этой мысли невольно вспоминается такая картинка. Судно изрядно покачивает. Трал медленно ползет вверх. Зыбь очень мешает. Трое матросов возятся у фишталей. Именно возятся, потому что дело не движется. Яничев, занятый чем-то другим, неожиданно замечает это. Я вижу, как сжались губы, в ту же минуту он уже там. Матросы отступают. Он дергает тали в сторону...

С поры моих раздумий пошел пятый год. Сколько миль исходили мы за это время... Как у всех моряков, бывали у нас и штормы, и штили. Как у всех рыбаков бывало и у нас: брали и не брали рыбу. На непогоду мы сердились, над неудачным уловом задумывались, искали причину.

Что может быть тяжелее для рыбака, особенно когда идет рыба, увидеть разорванный трал? Досада, обида, злость камнем ложатся на сердце каждого. Бывает, трал так располосует, что останется один выход — идти назад. Бывает, и это как правило, чиним в море. Сколько чиним, зависит от тралмастера. Яничев способен двое, трое суток не отходить от трала, пока не вернет его в строй. А таких случаев, когда Юрий Александрович забывал про сон и еду, немало было за эти годы. Вот один из них.

...На календарном листке — 16 декабря. Мы вышли в последний рейс 1960-го года. Если говорить точнее, мы давно уже ловили в счет 61-го года: на счету команды было 19 тыс. ц рыбы при плане 11 800. Нам присвоили высокое звание экипажа коммунистического труда. Настроение у всех отличное.

Прибыли в район лова на третьи сутки. Первое траление. Все волнуются: какой будет улов? Даже свободные от вахты — на палубе. И вот трал медленно пополз вверх. Что-то принесет он нам?

— Смотри сколько! — не выдержал кто-то, когда на поверхности отчетливо обозначился серебристый круг рыбы.

Действительно, по времени года и по месту улов был хорошим, что-то около четырех тонн. Удача прибавила силы. Помощник тралмастера Иван Иванович Радин едва успевал отдавать приказания. Вахта работала споро, с огоньком. «Наблюдатели» не мешали — ушли спать.

Когда пришло время тянуть трал второй раз, было около трех часов ночи. Наше маленькое судно спокойно покачивалось. Свет огней выхватывал кусочек моря — догоняющие друг друга волны, уходящие вглубь ваера. Первое волнение улеглось. Теперь все работали спокойно, привычно. Трал медленно полз вверх, но что-то уж очень тяжело. Ваера натянулись так, что казалось: вот-вот зазвенят. Второй помощник капитана Юрий Васильевич Коновалов молча смотрел на меня: камень. Да, сомнения не

было — поймали камень. Вытащили мы трал и ахнули: из шести метров, дай бог, уцелело три. Все до верхнего подбора было разорвано.

Я пошел к Яничеву (он спал) сам, пошел посоветоваться, решить. Дело в том, что раньше мы такой трал считали уже окончательно негодным. Как теперь? Яничев долго не хотел просыпаться: что-то бормотал, упрямо тянул на голову одеяло. Но сон слетел сразу, как до сознания дошло, что трал порван. Поежившись на холоде декабрьской ночи, он медленно осматривал порыв. Молчал. Потом так же, молча, пошел за инструментом.

Он работал тогда больше суток, не ложась спать, не уходя греться, забывая поесть. Помогали Радин и матрос Алексей Поздняков. Красив он был в эти часы? Конечно, красив. Трудом своим, упорством, думой рыбака о высоком улове. Красив был тем, что так обыденно, просто раскрывал свою большую хорошую душу...

Что рассказать вам еще о Яничеве? Я считаю, что настоящий рыбак должен не только мечтать о высоком улове, но и делать для этого все возможное. А Яничев — настоящий рыбак, хоть и связал свою судьбу с морем в 1953-м году. Безусловно, здесь немалую роль сыграли его первые учителя. Еще на «Гаге» первым наставником Юрия стал тралмастер Михаил Дмитриевич Токарев. Не зря наградила его родина орденом Ленина — умел старик вложить в молодую душу любовь к делу, серьезность, заботу. А потом был Петр Сергеевич Дубиков, сейчас он на «Беркуте». Не тайлись старые мастера. Сторицей заплатил им за это Юрий: стал хорошим тралмастером. Он заранее вовремя нарастит, если нужно, доску, сравняет ячеи, выровняет подборы. Вот это и есть делать все возможное, чтобы добиться высокого улова. Но и это, он считает, еще не все. Иначе зачем бы писал о недостатках в газету, зачем бы воевал с сетешивщиками. Жаль только, что не в каждом горит этот огонек заботы, иначе не отмахнулись бы от него укором: «И чего ты, Яничев, все ноешь», а задумались бы.

А ведь он не ноет, он дело говорит...

В. Бородовский, капитан траулера «Рыбак»

Камчатская правда, 8 января 1961 г., № 7

Береги честь моряка! Уважай морские традиции!

Для бесперебойной и планомерной работы судового экипажа уставом службы и правилами внутреннего распорядка предусмотрены все случаи, известные из истории мореплавания, с которыми может встретиться судно и его экипаж в плавании. Устав службы закрепляет также морские традиции, которые из поколения в поколение передавались моряками разных эпох.

К сожалению, на многих судах тралового флота эти замечательные традиции, имеющие в наши дни большое воспитательное значение, некоторые нерадивые и недалекие моряки перестали уважать. Разве можно согласиться с таким мнением, когда считают излишним «бить склянку». И лишь только потому, что, дескать, на судах теперь повсеместно и у каждого

на руках имеются часы. Однако такие моряки не понимают одного: эти часы, как бы они хороши не были, показывают разное время и не могут отметить точно, согласованно один и тот же момент какого-либо действия или случая на корабле. А ведь в вопросах внутреннего распорядка, обеспечения нормальной работы на судне, особенно в борьбе за живучесть корабля, невозможно обойтись без согласованных и одновременных действий группы моряков, подчас и всего экипажа. Такие действия заранее предусмотрены судовыми расписаниями и осуществляются всеми немедленно по одному условному сигналу, а не по часам каждого моряка, показывающим притом разное время.

Сигнал судового времени, производимый ударами в судовой колокол (рынду), по крайней мере, ежечасно, от одного до четырех двойных ударов в течение каждой четырехчасовой вахты, начиная с нуля и до двадцати четырех часов, обеспечивает одновременную смену судовых вахт, начало и конец рабочего дня, своевременный прием пищи и т. д. Наконец, сигнал показывает, что служба на судне проходит нормально, и что все в порядке.

Если окажется, что очередного сигнала времени «склянки» не было, то это должно насторожить моряков судна и прежде всего вахтенного помощника. Может причиной этого оказаться какое-то несчастье с вахтенным матросом, и он не смог вовремя «отбить склянку», или матрос тяжело заболел, упал на палубу или за борт и т. п. Хуже, когда матрос отлучился на долгое время с вахты или, как это имеет место у нас на некоторых судах, напился, заснул. В такое время судно остается без надзора и находится в опасности, и в случае пожара или другого чрезвычайного обстоятельства вовремя некому обнаружить и предотвратить бедствие. Так было, например, на СРТ «Рыбинск», когда вахтенный матрос Попадюк укрылся в рулевой рубке и не заметил возникшего пожара до тех пор, пока не был вызван дежурным портнадзирателем т. Огаем, обнаружившим пожар с берега. Пожар вывел судно из строя на длительный срок. Если бы на «Рыбинске» соблюдались требования устава службы, и вахтенный матрос «бил склянку», он своевременно обнаружил бы пожар и ликвидировал его еще в зачатке.

Таким образом, «склянка» на корабле — не просто «колокольный звон» для улады слуха, а неперемное условие благополучия во всех отношениях — для судна и людей. Для других целей, ради забавы, никто из наших предшественников на море ее не придумывал. Надо восстановить эту морскую традицию на судах нашего флота, уважать и строго соблюдать ее.

В. Зеньков, начальник морской инспекции УТРФ

За высокие уловы, 24 января 1961 г., № 7

Ветеран траулера

Когда я попросил капитана траулера «Красное знамя» Геннадия Яковлевича Влазнева рассказать о лучших членах экипажа, первой он назвал фамилию Варсегова: «Он — ветеран траулера, хороший специалист, чуткий товарищ. Обязательно напишите о нем в газету», — посоветовал капитан.

Вечером в кают-компании состоялось собрание партийно-комсомольской группы. Его открыл секретарь коммунист Варсегов. На обсуждение коммунистов и комсомольцев был вынесен вопрос о грубом нарушении правил работы на лебедке помощником тралмастера Василием Савченко.

А случилось вот что. Вахта, руководимая Савченко, производила выгрузку рыбы с траулера на рефрижератор. На лебедке стоял сам Савченко. Он выбирал стальную сетку, загруженную рыбой, из трюма траулера. На рефрижераторе еще не подготовились к приему очередной сетки. Чтобы не держать сетку на весу, Василий Савченко поставил ее на палубу. Стальной трос сетки зацепился за выступ фальшборта. Этого не заметил лебедчик. И когда с рефрижератора дали команду, Савченко быстро включил лебедку и с огромной силой дернул вверх сетку. От сильного рывка чуть не свалилась кормовая мачта. Если бы это случилось, были бы выведены из строя радиостанция, навигационные приборы, не исключена возможность человеческих жертв.

Анатолий Варсегов первым дал суровую, справедливую оценку поступку помощника тралмастера. Секретаря поддержали другие участники собрания. Выступавшие говорили и об иных нарушениях, допускаемых во время работы. Собрание вылилось в большой деловой разговор об охране труда и о соблюдении правил техники безопасности на корабле.

Непримиримость к нарушениям трудовой дисциплины — характерная черта молодого секретаря партийно-комсомольской группы. Коммунисты и комсомольцы траулера «Красное знамя» не ошиблись, избрав Анатолия Варсегова вожаком. Он оправдывает их доверие, служит примером во всем, умело направляет волю экипажа на достижение высоких производственных показателей.

Крупная океанская зыбь сильно качает траулер. Но он полным ходом идет в район стоянки рефрижераторов — рыбаки спешат на сдачу очередного улова. Мы сидим с Анатолием Варсеговым в кают-компании. Несловохотлив собеседник. Пройдут годы, быть может тогда и будет что рассказать коммунисту Варсегову. А сейчас... Его биография только началась. Анатолию двадцать пять лет. Как и тысячи советских юношей, он учился в школе, потом работал, служил в армии, после демобилизации — опять любимая работа. Это общее. А остальное в биографии — чисто варсеговское.

Весной 1954 г. Анатолий Варсегов был принят на траулер «Полярник» учеником моториста. Через пять месяцев с удостоверением моториста он пришел на траулер «Красное знамя». С этого времени и начался трудовой стаж Анатолия на этом судне. Отсюда он ушел служить в Советскую Армию.

После службы пошел в отдел кадров тралфлота. На вопрос инспектора, не задумываясь, ответил: «Направьте на “Красное знамя”. Я на нем раньше работал». Просьбу демобилизованного воина удовлетворили. Любознательный юноша полностью отдался любимому делу. В сентябре 1959 г. его назначают третьим механиком траулера. К своим обязанностям

он относится добросовестно, быстро и четко выполняет любое распоряжение старшего механика.

Надолго сохранится в памяти теплая встреча, устроенная руководителями управления и горожанами в апреле 1960 г. экипажу «Красного знамени», возвратившемуся с большой производственной победой, — выполнением годового плана. Вручение экипажу переходящего Красного знамени обкома партии и облисполкома, диплома коллектива коммунистического труда, живые цветы, приветствия, поздравления, пожелания. Нет, такое не забывается! В строю отважного экипажа выделялся высокий, крепкий, светловолосый юноша. На лице — радостная улыбка. Да и как было не радоваться Анатолию: в успехе коллектива корабля — большая доля его труда. В мае прошлого года партийный комитет флота принимал Варсегова кандидатом в члены КПСС. Молодой моряк, став в ряды коммунистов, на деле оправдывает высокое звание.

В новом году работать еще лучше — под таким девизом трудятся сейчас отважные рыбаки «Красного знамени». Включившись в предсезонское соревнование, они решили выполнить годовой план добычи рыбы ко дню открытия XXII съезда КПСС. Обязательство будет выполнено — так решили и так сделают рыбаки «Красного знамени», направляемые опытным капитаном Геннадием Влазновым и секретарем партийно-комсомольской группы Анатолием Варсеговым.

А. Пархачев

За высокие уловы, 11 февраля 1961 г., № 12

Приказ по УТРФ № 394 от 8 апреля 1961 г. «О состоянии и мерах укрепления трудовой дисциплины среди плавсостава, рабочих и служащих береговых предприятий»

...Приказываю:

1. Капитанам судов, старшим механикам, руководителям предприятий и цехов, начальникам служб и отделов считать основной задачей воспитание и организацию коллектива на выполнение государственных планов и взятых социалистических обязательств в честь XXIII съезда КПСС — добыть в 1961 г. один миллион центнеров рыбы.

2. Капитанам судов, руководителям предприятий, цехов, начальникам служб и отделов, всему командному, рядовому плавсоставу, рабочим, служащим, инженерно-техническим работникам строго выполнять дисциплинарный устав флота рыбной промышленности, укреплять трудовую дисциплину среди членов экипажей судов, коллективов цехов, для чего:

а) организовать постоянное изучение устава флота рыбной промышленности и потребовать от всех работающих на судах и в цехах его выполнения, б) каждый случай нарушения устава флота и трудовой дисциплины обсуждать на судовых и цеховых собраниях, виновных строго наказывать.

3. Капитанам судов, руководителям предприятий и цехов улучшить воспитательную работу с личным составом судов, рабочими и служащими

цехов, воспитывать членов экипажа судов на славных традициях русского и советского флота, лучших рыбаков-моряков страны:

а) в целях воспитательной работы: не реже двух раз в месяц проводить лекции, доклады на политические международные, научные и естественно-технические темы для личного состава судов, цехов, б) не реже чем два раза в неделю проводить силами комсостава беседы с личным составом, коллективные читки газет, журналов на различные производственные, научные и другие темы, проводить обмен опытом работы, в) шире оповещать в стенных газетах критические заметки, рисунки о нарушениях трудовой дисциплины, ставить им в пример лучших производственников, г) практиковать проведение собраний личного состава судов, цехов, на которых заслушивать отдельных членов команд об их жизни, поведении, учебе, работе, д) организовывать проведение с личным составом и в цехах с рабочими коллективное обсуждение просмотренных кинофильмов и прочитанных книг, воспитывать моряков и рабочих на образах героев, е) во время стоянки судов в порту чаще организовывать культпоходы личного состава в музеи, театры, кино, устраивать экскурсии по историческим памятникам города, делать выезды за город на отдых в выходные дни под руководством комсостава, ж) шире развернуть спортивно-массовую физкультурную работу. Организовать спортивные секции, кружки, проводить между цехами спортивные, шашечно-шахматные и другие турниры.

4. Капитанам судов, руководителям предприятий, цехов улучшить табельный учет. В табелях отмечать ежедневно фактически отработанное время. Не допускать оформления отгулами прогулов или со следующей отработкой. Отделу кадров и бухгалтерии систематически проверять правильность ведения табельного учета.

5. Капитанам судов устранить отмеченные недостатки в несении вахтенной службы на стояночных судах в порту, в экспедициях. Требовать строгого соблюдения устава службы на судах флота, не допускать на суда посторонних лиц. Не допускать проявлений среди личного состава пьянки и аморального поведения, каждое нарушение обсуждать и виновных строго наказывать.

6. Капитанам флота, руководителям предприятий, цехов, отделов улучшить учебу с личным составом судов, рабочими и служащими. Особое внимание обратить на повышение общего образования, организовать заочное обучение личного состава в Петропавловской средней заочной школе, добиться, чтобы каждый член экипажа обучался и заочно завершил среднее или семилетнее образование, а также заочное обучение в высших и среднетехнических учебных заведениях. Систематически проводить занятия с личным составом судов, рабочими цехов по повышению их квалификации и по конкретной экономике.

7. Капитанам судов по возвращении из рейса докладывать письменное (рейсовое донесение) мне или моим заместителям о проведенном рейсе. На каждого члена экипажа давать в отдел кадров письменные характеристики.

8. Потребовать от работников управления, закрепленных за рыбопромысловыми судами, ответственность за состояние массово-политической работы и трудовой дисциплины, особенно во время стоянки судов в порту.

9. Отделу кадров чаще заслушивать отчеты капитанов, начальников цехов о состоянии трудовой дисциплины и принимать к злостным нарушителям трудовой дисциплины строгие меры, вплоть до увольнения.

Организовать при отделе кадров сатирическую газету, в которой широко оповещать о нарушителях трудовой дисциплины в форме карикатур, фотографий, статей. Периодически оповещать о нарушителях трудовой дисциплины в многотиражной газете «За высокие уловы», создавать вокруг них общественное мнение...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 118, л. 31—35

**Приказ по УТРФ № 412 от 17 апреля 1961 г. «О мерах
по улучшению кинообслуживания судозкипажей
промысловых и транспортных судов»**

За последнее время на промысловых и транспортных судах флота имеют место случаи безобразного отношения со стороны некоторых судозкипажей к сбережению и правильной эксплуатации киноаппаратуры и фильмофонда. За киноаппаратурой нет ответственных лиц, фильмы демонстрируются кем попало, неподготовленными лицами. В результате производится частая порча фильмов, вырезаются из них лучшие сюжеты и монтируются «попурри», аппаратура ломается, выводится из строя. Допускается грубейшее нарушение правил проката кинофильмов, выражающееся в обмене фильмами с другими судами без ведома кинопроката, в результате фильмы теряются, и на отдельных судах скапливается до десятка фильмов, которые экипажи считают «своими».

Так, например, на СРТ «Ильичевск» таких фильмов накопилось 8 шт., ТХС «Меркурий» — 5 шт., СРТ «Кумроч» — 3 шт. и на многих других, в связи с этим фильмы на многих судах просматриваются бесплатно...

Приказываю: 1. Возложить ответственность за правильное использование и сохранность кинофильмов, получаемых в прокате, на капитанов судов флота УТРФ. Судовые киномеханики являются подотчетными лицами перед капитанами судов и выдают им подписку о сохранности кинофильмов, киноаппаратуры. 2. Запретить передачу кинофильмов с судна на судно без разрешения базового комитета и кинопроката. При наличии разрешения передачу кинофильмов производить по доверенности, выданной капитаном судна, получающего кинофильмы, с обязательным оформлением передачи накладной или распиской. 3. Сбор и сдачу выручки за демонстрацию кинофильмов по нормам, установленным кинопрокатом, возложить на третьих помощников капитанов судов УТРФ. В случае непосредственного получения фильмов от кинопроката собранные суммы сдаются базовому комитету при выдаче справки на право получения фильмов. В случае получения фильмов от других судов собранные средства

обязательно приходуются по судовой кассе с одновременным сообщением об этом бухгалтерии УТРФ и базовому комитету для производства расчетов.

4. Демонстрацию фильмов на судах производить только лицам, назначенным приказами по судам и имеющим квалификационное удостоверение демонстрантов, в часы, утвержденные капитаном...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 118, л. 64—65

Приказ по КРП № 131 от 22 апреля 1961 г.

...Дисциплина на флоте остается еще низкой. Так, например, на СРТ «Коршун», ввиду отсутствия на палубе вахтенного матроса, 8 ноября 1960 г. в каюту повара Негрозовой проник посторонний и нанес ей тяжелые телесные повреждения.

14 марта 1961 г. на СРТ «Синарск» (капитан Куклин) вахтенный второй помощник капитана Ушаков, вахтенный матрос Свиридовский были в нетрезвом состоянии. Жилые помещения, камбуз — в антисанитарном состоянии.

23 марта 1961 г. теплоход «Шелихов» (капитан Гордиенко), вахтенный помощник капитана Афанасьев, вахтенный матрос Симоненко были в нетрезвом состоянии. На судне находились два посторонних лица, также в нетрезвом состоянии, которые учинили драку. Для наведения порядка были вызваны сотрудники милиции.

16 марта 1961 г. СРТ «Кекурный» (капитан Толмасов), отход в море был задержан по причине отсутствия на борту старшего механика Сажина, нетрезвости второго помощника капитана Бобровского и начальника радиостанции Козлова. Простой составил 6 часов 30 минут.

Всего за первый квартал текущего года в УТРФ было 72 таких случая нарушения трудовой дисциплины. Портнадзором за это время был задержан выход в море 27 судов, вызвавший простой 501 судочас...

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 178, л. 14

Приказ по УТРФ № 471 от 27 апреля 1961 г.

Товарищи! Народы Советского Союза и трудящиеся всего мира торжественно отмечают праздник 1 Мая — день братства рабочих всех стран. Идя навстречу XXII съезду КПСС, моряки-рыбаки, рабочие и служащие, инженеры и техники Управления тралового и рефрижераторного флота вместе со всеми трудящимися Советского Союза встречают праздник 1 Мая трудовыми успехами, выполнением пятимесячного плана по добыче рыбы, а СРТ «Кавран», «Ястреб», «Крутогорово» — выполнением годовых планов. Хорошо работали коллективы порта, судоремонтного завода «Фреза», базы Океанской.

Приказываю:

Занести на Доску почета:

Беляева Анатолия Ивановича, капитана СРТ «Камбальный».
Руднева Юрия Дмитриевича, капитана СРТ «Ключевской».
Смолькина Александра Васильевича, капитана СРТ «Каменный».
Сотникова Николая Владимировича, капитана СРТ «Култушный».
Журбу Григория Игнатьевича, капитана СРТ «40 лет ВЛКСМ».
Щербакова Бориса Александровича, капитана СРТ «Ильичевск».
Гаврилова Анатолия Григорьевича, капитана СРТ «Кавача».
Лесникова Алексея Васильевича, капитана СРТ «Кавран».
Мердова Анатолия Федоровича, капитана СРТ «Крузенштерн».
Юревича Леонида Калистратовича, тралмастера СРТ «Полярник».
Фомина Алексея Степановича, тралмастера СРТ «Камчатка».
Замятина Николая Афанасьевича, капитана СРТ «Полярник».
Рохлецова Иосифа Никандровича, тралмастера СРТ «Кострома».
Рафайловича Александра Марковича, капитана СРТ «Ястреб».
Науменко Александра Лукича, старшего механика СРЗ «Фреза».

Занести в Книгу почета:

Загорского Геннадия Ивановича, капитана СРТ «Беркут».
Сапожникова Михаила Карповича, капитана СРТ «Рыбновск».
Баклага Илью Иосифовича, капитана парохода «Анатолий Серов».
Коломейца Александра Дмитриевича, капитана плавбазы «Эскимос».
Гаврилова Анатолия Александровича, капитана СРТ «Кавача».
Бурукина Александра Кирилловича, начальника радиостанции спасательного судна «Стерегающий».

Наградить ценным подарком:

Титова Валентина Александровича, тралмастера СРТ «Альбатрос».
Коновальчука Павла Кирилловича, второго механика СРТ «Рыбинск».
Лабута Валентина Петровича, старшего механика плавбазы «Орочон».
Соловьева Виктора Ивановича, старшего механика СРТ «Култушный».
Рохлецова Иосифа Никандровича, тралмастера СРТ «Кострома».
Килина Александра Петровича, тралмастера СРТ «Кунжик».
Барабашова Михаила Филипповича, тралмастера СРТ «Кротон».
Гейхмана Давида Зусовича, тралмастера СРТ «Каменный».
Малыгина Юрия Кузьмича, тралмастера СРТ «Ястреб».
Негребова Андрея Яковлевича, боцмана плавбазы «Ламут».
Шушкину Анастасию Герасимовну, уборщицу плавбазы «Орочон».
Лисакова Михаила Ивановича, тралмастера СРТ «Крутогорово».

Наградить почетной грамотой:

Дворанаскуса Альфреда Казно, боцмана СРТ «Кихчик».
Власенко Василия Гордеевича, матроса СРТ «Кроноцкий».
Землянкова Александра Сергеевича, моториста СРТ «Кичига».
Хорошкина Анатолия Гавриловича, радиста СРТ «Кичига».
Шкирева Анатолия Алексеевича, матроса плавбазы «Эскимос».
Бегулова Виктора Борисовича, капитана СРТ «Альбатрос».
Калько Ивана Егоровича, помощника заведующего складом.

Зверкова Сергея Ильича, инженера отдела эксплуатации.
Вигурского Владимира Петровича, старшего механика плавучей базы «Щорс».

Стежкина Виктора Павловича, помощника тралмастера СРТ «Камчатка».

Градова Александра Семеновича, рыбмастера СРТ «Каменный».

Начальник УТРФ П. Анода

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 118, л. 130—132

Рубежи «Раздола»

Экипаж траулера «Раздол» одержал большую трудовую победу. Он досрочно завершил план третьего года семилетки. С первых дней нового года команда судна боролась за этот успех. Счет был открыт 1 января. В этот день команда с нетерпением ждала результата первого траления. Каким будет первый улов нового года? И вот трал за бортом.

— Ход! — волнуясь, командует траловый мастер В. Кривоносов. Судно делает циркуляцию.

Проходит несколько минут, и куток с добрыми двумя тоннами камбалы поднят. Отдан гайтан, и рыба живым потоком льется в трюм.

— Вот и открыли счет третьего года семилетки, — радостно говорит капитан судна Анатолий Степанович Нестеров.

А через три с половиной месяца, 16 мая 1961 г., экипаж рапортовал о трудовой победе. Годовой план добычи рыбы был выполнен. Вместо 13 000 «Раздол» добыл 14 144 ц камбалы. Сейчас на счету экипажа траулера — 15 071 ц.

— Победа одержана усилиями всего коллектива, — рассказывает комсорт судна второй механик Александр Тимбал. — С начала года сортность сдаваемой нами рыбы была ниже плановой. Это волновало команду. На судовом собрании мы нашли причины этого. Приняли и конкретные меры, решили лед дробить мельче, лучше пересыпать им рыбу. Стали брать как можно больше льда, увеличили количество людей на сортировке и при сдаче. Большое внимание экипаж уделял обработке трала. Как правило, мы заполняли трюмы за двенадцать часов. В этом большая заслуга тралового мастера В. Кривоносова, боцмана Г. Прилипко, штурманов В. Голубева и Ф. Фузеева. Хорошо работала и машинная команда под руководством старшего механика т. Тютнева. Все неполадки в работе механизмов устранялись вовремя. Ни одного простоя не было по вине машинной команды.

Сейчас экипаж пересмотрел свои возможности. Принято новое повышенное обязательство в честь XXII съезда КПСС. Решено в третьем году семилетки выловить 20 000 ц рыбы.

— Обязательство ответственное, но оно по плечу нашему экипажу, — говорит капитан Анатолий Степанович Нестеров.

А. Горбатюк

Камчатская правда, 18 июня 1961 г., № 143



Подъем трала на СРТ «Култушный», март 1961 г.
Фото Ю. Туманова



На СРТ «Серпухов», 1 мая 1961 г. Фото А. Богданова
(из фондов ГАКК)



Экипаж СРТ «Кротон», руководимый Героем Социалистического Труда
А. А. Кузнецовым, на добыче сельди, 29 марта 1962 г.



На промысле в дальнем районе, 20 мая 1961 г.
(из фондов ГАКК)

**Приказ по УТРФ № 789 от 4 июля 1961 г. «О заполнении водой
жилых помещений на СРТ “Кекурный”»**

СРТ «Кекурный» под командованием старшего штурмана Л. 27 июня с. г. в 05.30 вышел из ковша Петропавловского рыбного порта для при-
нятия дизтоплива с танкера «Максим Горький» на рейд Авачинской губы
с незадраенным иллюминатором. После бункеровки СРТ имел осадку,
при которой кормовые нижние иллюминаторы находились выше уровня
моря, всего на 10—15 см.

Когда после бункеровки СРТ «Кекурный» подошел к причалу рыбо-
ного порта, капитаном М. было дано указание старшему помощнику прове-
рить закрытие иллюминаторов, но и после этого иллюминаторы задраены
не были. При выходе судна на девиационный полигон, после полудня,
когда в Авачинской губе имелось незначительное волнение, вода захлес-
тывала через открытые иллюминаторы, залив две каюты и коридор до
высоты уровня моря.

Приказываю: 1. Старшему штурману СРТ «Кекурный» Л. объявить
выговор за нарушение морской практики...

И. о. начальника УТРФ *Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 122, л. 29

**Приказ по УТРФ № 799 от 5 июля 1961 г. «О переименовании
СРТ “Култушный”»**

В ознаменование важнейшего события современности — завоева-
ния космоса гражданином Советского Союза — первым летчиком-
космонавтом Юрием Алексеевичем Гагариным, учитывая просьбу эки-
пажа коммунистического труда СРТ «Култушный» и коллектива УТРФ,
приказываю:

1. Переименовать СРТ «Култушный», присвоив ему наименование
«Юрий Гагарин».
2. Капитану рыбного порта переоформить судовые документы в соответ-
ствии с новым названием.

И. о. начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 122, л. 41

Рапортуем сегодня!

Докладываем партии, правительству и всем советским людям! Мы сдержали
свое слово! Годовой план выполнен. Стране дано 14 000 ц рыбы. Но мы не
успокаиваемся на достигнутых успехах, а идем на штурм новых трудо-
вых высот. Берем новое обязательство: ко дню открытия XXII съезда
КПСС — дать сверх плана 5 000 ц.

Наши успехи — этот результат кропотливого, поистине героического труда
всех членов экипажа коммунистического труда СРТ «Кичига»: и матросов

Анатолия Убейсобакина, Петра Степанова, Михаила Мынта, и второго механика Альберта Бондарева, и третьего штурмана Владимира Ярушинского, и боцмана Ивана Михалина...

Все, что мы сделали и обязуемся сделать, — не предел наших дерзаний. Еще не весь резерв возможностей, резерв повышения производительности труда исчерпан. На судне до сих пор не установлены такие механизмы, как сететрясная и засольная машины, что бесспорно снижает в значительной мере производительность труда. Очень много ценного промыслового времени суда теряют при сдаче рыбы на плавбазы. Здесь чувствуется неоперативность. Как правило, судно теряет два-три дрейфа, а за три дрейфа мы обычно берем 700—800 ц рыбы.

Если общими усилиями устранить неполадки в нашей работе, то производительность труда значительно повысится, и мы сможем добиться новых трудовых успехов.

Е. Герасимов, старший электрик СРТ «Кичига»
Камчатский комсомолец, 20 августа 1961 г., № 102

Приказ по УТРФ № 970 от 22 августа 1961 г. «О переименовании СРТ “Курима”»

В ознаменование исторического полета в космос, осуществленного в Советском Союзе космонавтом Героем Советского Союза Германом Степановичем Титовым, приказываю: 1. Присвоить имя второго космонавта среднему рыболовному траулеру «Курима» и впредь именовать его «СРТ “Герман Титов”». 2. Обратиться к капитану морского рыбного порта и в инспекцию Морского Регистра с просьбой о переоформлении судовых документов.

Основание: просьба экипажа коммунистического труда СРТ «Курима» и приказ по ГДВРП № 319 от 10 августа 1961 г.

И. о. начальника УТРФ П. Демидов
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 124, л. 124

Приказ по КРП № 313 от 23 августа 1961 г. «О присвоении СРТ “Курима” УТРФ названия “Герман Титов”»

Объявляю для сведения, что по просьбе экипажа коммунистического труда СРТ «Курима» УТРФ, парткома и базового комитета плавсостава, приказом ГДВРП № 319 от 10 августа 1961 г. в честь величайшего исторического события — второго полета в космос человека, которым является гражданин СССР Герман Степанович Титов, СРТ «Курима» переименован в СРТ «Герман Титов». Приказываю: и. о. начальника УТРФ т. Демидову П. А. соответственно переоформить правовые и технические документы судна в инспекции Морского Регистра СССР и в порту приписки.

Заместитель начальника КРП М. Старшинов
ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 179, л. 210

Приказ по УТРФ № 1019 от 7 сентября 1961 г. «О присуждении премии СРТ «Юрий Гагарин»»

В целях развертывания широкого предсезонного соревнования за досрочное выполнение задания по добыче сельди в третьем квартале при соблюдении базовой сортности, управление флота, партийный, базовый комитеты установили 13 денежных премий для вознаграждения передовых коллективов промысловых судов. 4 сентября с. г. СРТ «Юрий Гагарин» последней сдачей завершил выполнение экспедиционного задания. При задании 5 660 ц добыто и сдано 5 680 ц сельди, в том числе первым сортом 92,4 % при плановой сортности 80 %.

На основании вышеизложенного приказываю: СРТ «Юрий Гагарин» выплатить премию в размере 500 руб. за счет фонда предприятия на основе решения руководства УТРФ, партийного и базового комитетов.

Заместитель начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 125, л. 33

Приказ по УТРФ № 135 от 14 октября 1961 г. «О наказании виновных за подделку документов на получение дипломов»

За последнее время наблюдаются случаи предоставления в дипломную группу ПМРП фиктивных документов на получение дипломов отдельными работниками УТРФ. Так, третий помощник капитана СРТ «Сокол» Ч., окончивший Петропавловское мореходное училище в 1959 г. по специальности ШДП, представил поддельную выписку из приказа и справку о плавании. Поддельная выписка заверена вторым помощником капитана СРТ «Сокол» А. Третий механик СРТ «Механик Лесовой» Ш., окончивший Вилковскую мореходную школу в 1959 г. по специальности судомеханика, представил в дипломную группу рыбпорта поддельную справку о плавании на одиннадцать месяцев семнадцать дней, тогда как фактическое плавание составляло всего восемь дней. Второй помощник капитана СРТ «Крильон» М., окончивший Петропавловское мореходное училище в 1959 г. по специальности ШДП, представил в рыбпорт фиктивную справку о плавании на теплоходе «Корсаков» в течение трех месяцев двадцати дней, в справке был сведен прежний текст и написан новый. Третий помощник капитана СРТ «Портовик» В., окончивший Петропавловское мореходное училище в 1959 г., представил в дипломную группу рыбпорта поддельную справку о плавании на РТ «Буревестник» в течение семи месяцев восемнадцати дней, в справке был сведен прежний текст и написан новый.

Решением дипломной комиссии ПМРП от 30.IX.61 за представление фиктивных справок... при получении дипломов ШМП необходимо представить дополнительный плавценз в количестве двенадцати месяцев каждому, помимо плавценза, предусмотренного Кодексом торгового мореплавания.

Указанные выше случаи подделки документов на получение дипломов ложатся черным пятном на плавсостав нашего управления и заслуживают

более высокой кары, вплоть до отдачи под суд... Впредь за подобные случаи привлекать к судебной ответственности. АХО довести приказ до сведения всего личного состава флота.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 126, л. 36—37

Приказ по УТРФ № 1174 от 25 октября 1961 г. «О повышении общеобразовательного уровня личным составом флота»

В соответствии с постановлением бюро Петропавловского горкома КПСС и городского Совета депутатов трудящихся о мероприятиях по улучшению работы школ рабочей молодежи и заочной школы моряков, приказываю:

1. Начальникам отделов управления и капитанам судов предприятий флота в десятидневный срок разобраться с каждым рабочим и служащим, не имеющим семилетнего образования, охватить их учебой и не допускать отсева учащихся в течение учебного года. На СРЗ «Фреза», в рыбном порту и на базе Океанской иметь трехлетний план по охвату работающих, и особенно молодежи, учебой.

2. Внести добавления в условия социалистического соревнования о том, что при подведении итогов соревнования между предприятиями, а также внутри предприятия между цехами, бригадами и т. д. учитывались результаты учебы рабочих, не имеющих среднего образования.

3. Руководителям предприятий считать необходимым, чтобы при присвоении рабочим очередного квалифицированного разряда учитывалось успешное обучение в школе.

4. Капитанам судов, директору СРЗ «Фреза» т. Скиндеру, начальнику рыбпорта т. Фризоватому, директору базы Океанской т. Петрову до 15 ноября 1961 г. совместно с общественными организациями создать комиссии содействия школе рабочей молодежи и заочной общеобразовательной школе моряков, куда включить представителей администрации, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций. Состав комиссии утвердить на соответствующих собраниях, где также заслушивать отчеты комиссий содействия школе, обсуждать вопросы состояния успеваемости и посещаемости школ рабочей молодежи и заочной школы моряков.

5. Рекомендовать директору СРЗ «Фреза» т. Скиндеру совместно с директором школы рабочей молодежи организовать в сменной школе молодежи повышение квалификации учащихся по специальной программе, в которой предусмотреть: изучение вопросов конкретной экономики производства и научной организации труда; технических дисциплин, приемов и методов труда передовиков производства; специальных курсов повышения квалификации; обучение пользованию технической документацией. Подобрать и выделить для чтения вышеуказанных дисциплин инженерно-технических работников.

6. Капитанам судов совместно с профсоюзными и комсомольскими организациями в десятидневный срок подобрать и утвердить на соответствующих собраниях общественных консультантов и товарищей, имеющих

высшее и среднее образование, по оказанию помощи лицам, занимающимся в заочных учебных заведениях.

7. Отделу кадров (тт. Александрову, Морозову) в ближайшее время подобрать и направить на плавбазы библиотекарей из числа учителей для оказания помощи морякам, обучающимся в заочных учебных заведениях.

8. Капитанам судов и плавбаз совместно с базовым комитетом приобрести необходимую литературу для учащихся заочной школы моряков.

9. Хозяйственным руководителям совместно с партийно-комсомольскими и профсоюзными организациями провести широкую разъяснительную работу по охвату общеобразовательной учебой без отрыва от производства. Создать им нормальные бытовые и производственные условия для учебы.

10. Контроль выполнения настоящего приказа возложить на инженера по подготовке кадров т. Морозова И. Ф.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 126, л. 104—105

Капитан вернулся!

«Экипажу траулера желаю успехов. *Юрий Гагарин*». Фотографию двух капитанов — космического и морского — с автографом космонавта внимательно рассматривает каждый, кто пришел в каюту капитана. Она вдруг оказалась и маленькой, и тесной...

Только на одни сутки прибыл комсомольско-молодежный СРТ коммунистического труда «Юрий Гагарин» в родной порт, и в тот же день к морякам зашел их капитан, делегат XXII съезда КПСС Николай Владимирович Сотников. После дружеских рукопожатий, улыбок моряки собрались в его каюте. По рукам пошли фотографии, привезенные Н. В. Сотниковым со съезда, посыпались десятки вопросов.

— Расскажите, как вы, капитан, встретились с Гагариным?

— С Юрием Алексеевичем я встретился в перерыве между заседаниями съезда. По вашему наказу я доложил ему о наших успехах в работе, передал привет от всей команды судна, а потом мы с ним сфотографировались, и он подарил нам вот этот снимок с автографом. Гагарина я пригласил к нам в гости, но он сейчас очень занят и приехать не сможет.

— А с товарищем Хрущевым вы встречались?

— Да, наша делегация встречалась с Никитой Сергеевичем. Мы беседовали с Хрущевым, фотографировались с ним.

— Как выглядит наш Никита Сергеевич?

— Товарищ Хрущев очень энергичный, бодрый человек. Приветливый... Когда он выступал, то как-то чувствовалось, что это беседа — задумчивый разговор партийного руководителя с народом.

Николай Владимирович долго еще рассказывает о съезде, о встречах в Москве. Затем разговор переходит на дела экипажа. Емельян Иванович Цуканов, заменявший капитана, рассказывает Н. В. Сотникову о жизни коллектива, о событиях на судне.

— У нас сейчас на счету 16,5 тыс. ц рыбы. Сейчас снова уходим в море, на лов, и нет, конечно, сомнения, что 18 тыс., которые мы брали по обязательствам, мы возьмем.

— Нам надо уже сейчас вместе с экипажем подумать о 1962-м годе, о своих планах по добыче, по повышению сортности рыбы.

Моряки внимательно слушают капитана, и каждый живет своими мыслями, думами уже в новом году.

А. Калистратов

Камчатский комсомолец, 19 ноября 1961 г., № 139

Служебная записка начальнику КРП В. Н. Каленову, декабрь 1961 г.

Сообщаем [имена] лучших производственников, добившихся самых высоких показателей в работе по УТРФ за 1961 г.:

1. Мердов Анатолий Федорович — капитан СРТ «Крутогорово», выполнивший план добычи рыбы на 156,3 %.

2. Соловьев Виктор Иванович — старший механик СРТ «Юрий Гагарин», выполнивший план добычи рыбы на 158,7 %.

3. Шикитов Дмитрий Яковлевич — траловый мастер, последователь В. Гагановой. В марте 1961 г. перешел с передового СРТ «Юрий Гагарин» на отстающий СРТ «Кивак». До перехода за последние два месяца зарплата составляла 631 руб., после перехода за два месяца зарплата составила 541 руб.

Начальник УТРФ *П. Анода.*

Заместитель секретаря парткома *И. Колосов.*

Председатель базкома *Н. Журавлев*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 22, л. 101

Приказ по УТРФ № 1389 от 8 декабря 1961 г. «О поведении временно исполняющего обязанности капитана СРТ “Кратер” Ш. и наложении на него взыскания»

Ш. был в июле месяце 1961 г. временно назначен капитаном на СРТ «Кратер», однако на протяжении всей работы, прикрываясь хорошими промысловыми показателями, которых достиг экипаж в период дрейферного и тралового лова сельди в Олюторском районе, вел себя крайне дезорганизованно. Имел в августе-сентябре с. г. случай самовольного захода в бухту Лаврова, на что потерял около трех суток промыслового времени для организации пьянки. Ш. было указано на неправильное его поведение и сделано предупреждение, что при повторении подобного случая он будет снят с должности капитана.

Однако Ш. продолжал заниматься на судне злоупотреблением спиртных напитков, используя свое положение капитана. Его каюта превратилась в распивочную всего личного состава. По требованию второго помощника капитана т. Валового в сентябре было созвано на судне совещание комсостава в присутствии представителей руководства экспедиции

и управления. В момент собрания весь комсостав вместе с капитаном Ш. был в нетрезвом состоянии, в результате чего совещание было сорвано.

Учитывая, что подобные действия капитана Ш. могут привести к тяжелым последствиям, было принято решение снять его с должности временно исполняющего обязанности капитана и использовать в должности старшего помощника капитана. Однако т. Ш. не сделал для себя должных выводов. Работая старшим помощником капитана ТХС «Мильково», с 25 по 27 ноября 1961 г. пьянствовал и совершал прогулы, а 25 ноября напился до степени сильного опьянения, бросил вахту и ушел на берег.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. Ш. за систематическое злоупотребление алкогольными напитками и прогулы перевести матросом сроком на один год на основании решения базкомфлота. 2. Ходатайствовать перед морской инспекцией о лишении Ш. диплома сроком на один год.

Начальник УТРФ П. Анода

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 129, л. 57

Приказ по КРП № 461 от 13 декабря 1961 г. «О передаче БМРТ “Браслав” на баланс УТРФ»

1. Построенный в г. Николаеве для Приморрыбпрома и переданный КРП на основании приказа ГВДРП № 308 от 29 июля 1961 г. БМРТ «Браслав», строительный № 841, передать на баланс УТРФ со дня его прибытия в порт Петропавловск-Камчатский и оформления приемки от перегонной команды.

2. Создать комиссию по приемке БМРТ «Браслав» при УТРФ под председательством главного инженера т. Гафина Д. Д.

3. Принять участие в работе комиссии по приемке БМРТ главному инженеру отдела флота КРП т. Молчанову Г. П. и главному капитану флота т. Баглай А. Н.

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 180, л. 262

Приказ по УТРФ № 1456 от 26 декабря 1961 г. «О приеме на баланс УТРФ БМРТ “Браслав”»

1. БМРТ «Браслав», прибывший в порт Петропавловск-Камчатский с места постройки и принятый от перегонной команды 12 декабря с. г., принять на баланс УТРФ с 23 сентября 1961 г.

2. Основные данные судна: длина 84,7 м, ширина 14 м, высота борта 10 м, водоизмещение 3 650 т, грузоподъемность 1 225 т, год постройки — 1961. Место постройки — г. Николаев, завод им. Носенко. Главный двигатель 8ДР 43/61, 2 000 л. с. Рефустановка — 240 000 ккал/час.

3. Считать время с 13 по 22 декабря — 10 судосутков — выведенным из эксплуатации и на подготовку судна к переоборудованию и приему запасов.

4. С 23 декабря считать судно на производстве работ по переоборудованию, производимому силами судоремонтных мастерских № 2.

5. Срок окончания работ по переоборудованию механико-судовой службе установить дополнительно.

6. Экипажу судна с момента вывода из эксплуатации — 13 декабря 1961 г. выплачивать 70 % должностных окладов.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 129, л. 145—146

Характеристика на капитана СРТ «Юрий Гагарин» т. Сотникова Николая Владимировича, 1961 г.

Сотников Николай Владимирович, 1931 г. р., уроженец г. Магнитогорска Челябинской области, русский, из служащих, член КПСС, образование среднетехническое — окончил Петропавловск-Камчатское мореходное училище в 1954 г. на звание штурмана дальнего плавания.

В УТРФ работает с 1954 г. Трудовую деятельность начал с младшего помощника капитана и вырос до капитана СРТ. За время работы в УТРФ т. Сотников Н. В. показал себя как один из лучших капитанов-промысловиков. Промысловое дело знает хорошо. В 1959 г. за достигнутые на промысле успехи под руководством т. Сотникова Н. В. СРТ «Култушный» было присвоено звание — экипаж коммунистического труда. В 1960 г., являясь участником слета ударников коммунистического труда в г. Москве, т. Сотников Н. В. был награжден медалью «За трудовое отличие». Как капитан оказывает большую практическую помощь молодым специалистам, является хорошим воспитателем подчиненных, результатом чего является бесменная работа экипажа на протяжении трех лет.

В текущем 1961 г. одним из первых СРТ «Юрий Гагарин» под руководством т. Сотникова Н. В. выполнил годовой план и принятые соцобязательства в честь XXII съезда КПСС. Областная партийная организация избрала Сотникова Н. В. делегатом на XXII съезд КПСС.

Начальник УТРФ *П. Анода.*

Секретарь парткома *Д. Качин.*

Председатель базкома *К. Просвиркин*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 22, л. 104

Характеристика на капитана СРТ «Николай Вилков» т. Алешкина Павла Егоровича, 1961 г.

Алешкин Павел Егорович родился в 1913 г. в с. Чулпан Астраханской области Икрянского района в семье рыбака, русский, образование четыре класса, член КПСС с 1956 г. Трудовую деятельность начал в 1928 г. в должности рядового рыбака, в 1929 г. вступает в члены рыболовецкого колхоза «Красный Чулпан».

В 1931 г. т. Алешкин П. Е. по трудовому договору выехал на Дальний Восток — работать рыбаком в Морлове. С 1938 г. был переведен на работу

в Дальгосрыбтрест, здесь он вырос от матроса-рыбака до тралового мастера, после чего направляется для работы в рыбную промышленность Камчатки, в траловый флот.

Т. Алешкин П. Е. работает вначале боцманом, затем тралмастером. В 1945 г. он за свою безупречную работу направляется на учебу в Петропавловский рыбный техникум на курсы судоводителей до 200 регистровых тонн. Успешно окончив в 1945 г. курсы и получив звание судоводителя маломерных судов, т. Алешкин П. Е. продолжил работу на промысловых судах тралового флота в командных должностях: помощника капитана траулеров и капитаном на дрейферах и сейнерах.

В 1950 г. он как один из лучших промысловиков направляется в учебно-курсовой комбинат для повышения своей квалификации. В 1951 г. сдает государственные экзамены и получает звание штурмана малого плавания. По окончании учебы командует траулерами. В 1952 г. под его руководством СРТ «Капитан Закхеев» занимает первое место среди промысловых судов, выполнив план добычи рыбы на 125,5 %.

В 1953 г. т. Алешкин назначается капитаном СРТ «Полярник», выступает вместе с экипажем инициатором соревнования среди траулеров Главкамчатрыбпрома за добычу рыбы в один год — два годовых плана. Слова не расходятся с делом — 5 марта 1953 г. экипаж выполняет годовой план добычи рыбы. 18 декабря этого же года заканчивает выполнение второго годового плана и добывает сверх этого еще 1 721 ц рыбы в счет улова 1955 г. Таким образом, план 1953 г. этим судозэкипажем был выполнен на 215,2 %.

Т. Алешкин П. Е. в траловом флоте работает двадцать четвертый год, зарекомендовав себя мастером высоких уловов, знающим до деталей технику активного рыболовства и районы промысла. Бывший рыбак-матрос, ныне капитан корабля, обладает прекрасными организаторскими способностями, пользуется большим авторитетом и уважением своего коллектива. Он всегда советует, терпеливо объясняет экипажу стоящие задачи, помогает. Вместе с этим требует и контролирует выполнение своих распоряжений. Здесь коллектив живет единой целью, мыслью, задачей, все спаяны, дружны и в труде куют победу за победой.

Т. Алешкин постоянно делится своим опытом, передает его своим товарищам по работе. Он со своим экипажем впервые освоил добычу сельди в Охотском море и выполнил план экспедиции 1953 г. на 144,2 %. Коллектив этого судна успешно справился с планом экспедиционного лова 1954 г., годовой план выполнил на 148 %, в 1956 г. — на 124,5 %.

Экипаж СРТ «Николай Вилков» под руководством т. Алешкина выполнил годовой план 1959 г. по добыче рыбы на 105,2 %. В 1953 г. указом Президиума Верховного Совета СССР за безупречную долговременную работу в рыбной промышленности награжден орденом Ленина, а в 1957 г. за безупречную работу на флоте т. Алешкину присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Таков славный путь т. Алешкина, выросшего от рядового рыбака до капитана траулера. В 1961 г. СРТ «Николай Вилков» под руководством П. Е. Алешкина уже завершил выполнение принятых обязательств в честь XXII съезда КПСС.

Начальник УТРФ *П. Анода.*

Секретарь парткома *Д. Качин.*

Председатель базкома *К. Просвиркин*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 22, л. 105—106

Молодец, Владимир!

Владимир «заболел» морем по-настоящему после того, как вернулся домой старший брат Алексей. Брат прослужил на Черноморском флоте семь лет и, приехав, много рассказывал совхозным мальчишкам о морской жизни. Музыкой звучали для Володи слова «вахта», «аврал», «рында»...

После окончания десятилетки Володя, не раздумывая, поехал поступать в военно-морское училище, но... на пути юноши встали неумолимые врачи. Вернулся домой, в родной совхоз, что в Кировоградской области, и стал работать весовщиком. Но море продолжало манить. Часто, выходя вечерами в степь, он смотрел, как ветер колышет траву, и в ушах звучал голос Алексея: «А вечером сидишь на юте. Тишина. Море тихое-тихое. Свежий морской ветер раздувает огоньки сигарок, освещая на миг лица товарищей. Кто-нибудь, перебирая струны гитары, поет...»

Однажды, в конце лета Алексей позвал:

— А ну, Владимир, читай, — и подал газету «Правда Украины».

На последней странице было помещено объявление о том, что Вилковская мореходная школа производит набор курсантов.

Три года учебы на судоводительском отделении пролетели незаметно. И когда в мае были сданы государственные экзамены, комсомолец Михайлов по зову сердца в числе шестидесяти товарищей поехал на далекую Камчатку.

Работал молодой моряк вначале на спасательном судне «Арбат» матросом. И не раз, когда было трудно, на память приходили слова любимого преподавателя морского дела Владимира Аркадьевича Романова, которые он сказал, провожая своих питомцев в самостоятельное плавание.

— На Камчатке, мои молодые друзья, будет трудно. Очень трудно. Но пусть вас не страшат трудности, они закалят вашу волю. Пройдя практику на Тихом океане, вы станете хорошими моряками, а, следовательно, и защитниками нашей огромной родины. Идите все время вперед, растите и не останавливайтесь на достигнутом.

Всего полгода проплавал матросом Владимир Михайлов. Получив диплом штурмана, он работал на транспортно-холодильном судне «Юпитер» и, наконец, в 1959 г. обрел постоянное судно — средний рыболовный траулер «Каюм». Пришел он на СРТ третьим помощником капитана, а сейчас работает вторым.

На «Каюме» в то время был опытный капитан Виктор Федорович Карташев. Он много помогал молодому штурману. Все знают, как трудно держать судно на банке во время лова камбалы. И поэтому учил капитан Карташев своего помощника.

Вот, например, в позапрошлом году экипаж «Каюма» ловил камбалу у западных берегов Камчатки на Кировской банке. Когда вытащили трал, капитан позвал Владимира на палубу.

— Присматривайся, Владимир. Видишь, в прилове много больших белых бычков. Значит, нас снесло на юг. Если бы попали в трал маленькие красные бычки — значит, мы на севере банки. А если бы в трал попали крабы, куда нас снесло?

Владимир помнил, как два дня назад, подняв трал, высыпали на палубу много крабов, и что говорил по этому поводу капитан. Поэтому без запинки ответил:

— Крабы обычно водятся глубже камбалы. Значит, нас снесло к востоку.

— Правильно, — похвалил Виктор Федорович.

Много занимался Владимир навигационными приборами — ведь это глаза и уши судна. Учился по книгам, спрашивал у радиста Владислава Капкова.

Кроме повышения своей квалификации, очень много времени Владимир Михайлов уделял общественной работе. Уже три года подряд он является бессменным вожаком молодежи. Комсомольская организация молодого судна «Каюм» по праву считается одной из лучших на флоте. Здесь регулярно выходят «молнии», «Крокодил», листки трудовой славы.

Особенно хорошо поработал экипаж «Каюма» в первом квартале третьего года семилетки. При задании 4 200 сдал государству более 6 000 ц. Тогда же руководство УТРФ вручило морякам почетную грамоту.

По приходу в порт судно поставили в ремонт. Комсомольцы под руководством своего секретаря решили помогать ремонтникам, чтобы быстрее выйти на промысел. На состоявшемся собрании они взяли обязательство по досрочному выполнению плана добычи рыбы в первом квартале и подготовке личных подарков XIV съезду ВЛКСМ, приняли обращение во всем комсомольцам и молодежи флота. Инициатором этого дела был комсорг. Хорошо работает экипаж, ремонтируя родное судно. А вечерами моряки вместе ходят в кино, драмтеатр. Заботясь о товарищах, Владимир всегда достает билеты.

Капитан Виктор Федорович Карташев так говорит о своем помощнике:

— Настоящий человек. Таким, по-моему, и должен быть строитель коммунизма. Приходят к нам новички, и я стараюсь поставить на ходовую вахту к Михайлову. Гладишь, через три-четыре дня молодой матрос уже уверенно держит судно на курсе. Сейчас Владимир поступил на третий курс Петропавловского мореходного училища. Молодец! Не хочет останавливаться на достигнутом. Твердо верю, что будет из него хороший капитан дальнего плавания!

Г. Родионов

За высокие уловы, 13 января 1962 г., № 5

От автора: В. М. Михайлов «вырос» от штурмана не просто до капитана дальнего плавания, но до руководителя одного из крупнейших камчатских флотов — начальника Петропавловской базы «Рыбхолодфлот», которую он успешно возглавлял в 1977—1986 гг.

Чудо-корабль

Чуть солнце пробило пелену сумрака и его лучи игриво скользнули по морю, перед моряками открылись гостеприимные ворота Авачинской губы. После семидневного перехода, уставшая от четырехдневной борьбы с одиннадцатибалльным штормом «Советская Камчатка» из Владивостока впервые вошла в свой родной порт. Далекий путь из польского города Гданьска, который начался 9 августа, был успешно завершен.

— Мы прошли по трем океанам — Атлантическому, Индийскому и Тихому, — рассказывает старший механик Валентин Петрович Лабут. — Шли вокруг Африки, заходили в Кейптаун, Сингапур. Шанхай. По пути завезли топливо нашим советским рыбакам, добывающим в Атлантике тунца и сайру. Работников печати обычно интересуют героические поступки моряков, страшная тропическая жара, шторм. Уверяю вас, что ничего такого не было. Рейс проходил нормально. Так же нормально была сделана доктором Савченко операция аппендицита нашему электро-механику; так же спокойно мы в шторм заправили топливом наши суда в Атлантике. Для этого мы перекинули заправочные шланги и на расстоянии 100—120 метров передали им топливо...

Второй механик Владимир Федорович Прошин ведет нас в машинное отделение. И больше всего нас удивляет здесь чистота, такая чистота, что просто неудобно ступать микропористой подошвой по настилу.

— А где же у вас кочегары, машинисты?

— Дежурят сейчас двое. У нас вся работа машинного отделения автоматизирована. И не только у нас, а на всем судне все механизировано. Все палубные механизмы работают на электрическом токе. Машины мощные. Каждый из двух котлов заменит три котла, которые имеет, ну, к примеру, плавбаза «Орочон». Такая техника требует высоких знаний. Восемь наших машинистов имеют среднее техническое образование, все они окончили Петропавловск-Камчатское мореходное училище. Алексей Горшков, Владимир Кожевников, Станислав Мельчаков — замечательные ребята!

Гостеприимные моряки «Советской Камчатки» с удовольствием показывают кинозал, рассчитанный на сто человек, великолепный салон, в котором мягкие, сочные тона отделки радуют глаз. В салоне современная мебель, на стенах картины, зеркала. Стоит пианино.

В коридоре встречаем молодую женщину в очках: это Галина Ивановна Резникова, врач. Она распахивает перед нами двери амбулатории, лаборатории, рентгеновского кабинета, хирургического и зубного отделений, показывает инструменты. Оказывается, на судне оборудована целая больница.

Больше двух часов моряки показывают нам свое замечательное чудосудно. Камбуз. Широоченная плита на электрическом токе, царство котлов и кастрюль. И среди них два колдующих повара — Александр Алексеевич Исаков и Андрей Степанович Морозов — «кормильцы», от которых немало зависит настроение и работоспособность членов экипажа. Суп харчо, тушеный с мясом картофель и неизменный флотский компот, которыми угостили нас моряки, свидетельствуют о том, что коки великолепно освоили сложную поварскую аппаратуру.

Замечательный подарок получили рыбаки нашей области! Это современное холодильно-транспортное судно будет снабжать рыбаков Бристольского залива. Охотского и Берингова морей продуктами, топливом, свежей водой. И моряки шести СРТ, которые будут одновременно швартоваться у высокого борта, смогут получить здесь медицинскую помощь, посмотреть фильм.

А. Калистратов

Камчатский комсомолец, 4 февраля 1962 г., № 15

**Из заключения ДГРФИ по Камчатскому району о навале судов
УТРФ БМРТ «Браслав» и плавбазы «Советская Камчатка»,
февраль 1962 г. (выдано 5 мая 1963 г.)**

...13 февраля 1962 г. в 02.30 БМРТ «Браслав» под командованием штурмана дальнего плавания Сотникова Н. В., прибыв в район нахождения плавбазы «Советская Камчатка», ошвартовался к ее правому борту своим левым бортом для выгрузки рыбопродукции. С носа и кормы было дано по два швартовых стальных конца диаметром 36 мм. В 06.45 к правому борту БМРТ ошвартовался теплоход «Корсаков» для приема с «Браслава» рыбных консервов. Группа судов, сошвартованных вместе в следующем порядке: пароход «Орочон», плавбаза «Советская Камчатка», БМРТ «Браслав» и теплоход «Корсаков», дрейфовала во льдах при маловетрии и ясной погоде. В течение дня на БМРТ производилась выгрузка рыбопродукции на оба борта.

В конце суток 13 февраля начал свежеть ветер от северо-востока, четыре балла, с заметным падением барометра и усилением зыби от юга. Погода явно ухудшалась и к утру 14 февраля приобрела штормовой характер. Норд-остовый ветер, изменив направление по часовой стрелке, усилился до девяти-десяти баллов от юга.

БМРТ «Браслав», имея крен на правый борт, стал испытывать толчки о корпус плавбазы «Советская Камчатка» своей подводной частью повышенного левого борта. Кранцы, сделанные из автопокрышек, в связках подвешенные по бортам обоих судов, не смягчали ударов, так как находились высоко от места соприкосновения корпусов.

В 04.30 14 февраля на БМРТ «Браслав» начали рваться швартовые из 36-мм стального троса. Несмотря на то, что швартовые значительной крепости не могли удержать судно, тем самым доказывая опасность совместной стоянки судов, на БМРТ «Браслав», вопреки здравому смыслу, пред-

приняли дальнейшие попытки удерживать судно на швартовах путем подачи дополнительных стальных концов и выставления кранцев из тех же автопокрышек.

В 05.00 вахтенный моторист т. Ващенко заметил, как в дизельгенераторном отделении в районе слышимых ударов, по его выражению, приподняло пайолину, о чем он немедленно доложил вахтенному третьему механику т. Шаврину Е. В., который тут же обнаружил, что борт вместе со шпангоутами деформировался. При этом продолжали слышаться удары, и с каждым ударом замечалось прогибание борта.

О замеченном явлении из машины было доложено на мостик стоявшему на вахте старшему помощнику капитана т. Гаврилову. В это же время вахтенный матрос т. Зиневич на верхней палубе, услышав удары в корме с левого борта, обратил внимание на то, что при ударах суда (плавбаза и БМРТ) не соприкасаются надводной частью корпуса, следовательно, кранцы, подвешенные над водой, не работают.

После осмотра повреждений капитаном т. Сотниковым Н. В., старшим механиком т. Картожинским, флагманским капитаном ГДВРП т. Авериным Д. В. БМРТ «Браслав» продолжал грузовые операции, несмотря на дальнейшее ухудшение погоды, на что флагманский капитан ГДВРП обратил внимание капитана БМРТ «Браслав», порекомендовав ему отойти от борта плавбазы. Старший механик приготовил главный двигатель через пятнадцать минут, в 06.32 он был запущен, но судно отошло от борта плавбазы только в 08.40 при сильном прижимном ветре от юга — девять-десять баллов.

Благодаря тому, что отшвартовка не была согласована с капитаном плавбазы «Советская Камчатка», суда не были развернуты на ветер, и БМРТ «Браслав», осуществляя маневр самостоятельно, навалился при отходе кормой на правую скулу плавбазы, повредив себе леера, механический лот, трап, вентилятор и колонну грузовой стрелы. В дальнейшем БМРТ «Браслав» продолжал до декабря 1962 г. работу на промысле без простоя из-за повреждений... Часть повреждений экипаж БМРТ «Браслав» устранил своими силами на промысле...
ГАКК, ф. Р-610, оп. 1, д. 16, л. 41—42

Простой советский человек

Капитана Николая Владимировича Сотникова я знаю очень хорошо. Знаю с того момента, когда он после окончания Петропавловского мореходного училища пришел работать на транспортные суда управления тралового флота. О производственных успехах Николая Владимировича, широко известных работникам флота и трудящимся города и области, я писать не буду. Они всем известны. Мне хочется рассказать о Николае Сотникове как о простом советском человеке.

Николая Владимировича, прежде всего, отличает большая скромность, уважение к людям и чуткий, внимательный подход к ним. Если случается

какое-либо несчастье с моряком его экипажа, Сотников первым приходит на помощь. Чутким и внимательным он остается и в семье.

В день выборов в Верховный Совет СССР вместе с тысячами трудящихся области я с большой радостью опущу в урну бюллетень, где будет стоять имя известного на Камчатке капитана БМРТ «Браслав» Николая Владимировича Сотникова.

Г. Фомин, заместитель председателя базкома
За высокие уловы, 1 марта 1962 г., № 25

Приказ по УТРФ № 395 от 29 марта 1962 г. «О присвоении званий комсомольско-молодежных экипажам СРТ «Орел», «Каменный», «Канск», «Кавача»»

На основании протокола заседания комитета ВЛКСМ УТРФ № 20 от 13 марта 1962 г. о присвоении звания комсомольско-молодежных судов приказываю:

1. За успешное выполнение производственного задания, руководящую роль комсомольских организаций в деле борьбы за план, за авангардную роль комсомольских организаций в судозипажах присвоить звание комсомольско-молодежных экипажей СРТ:

«Орел» — капитан Напреенко, комсорт Курочкин Евгений, выполнивший план февраля на 103,8 %;

«Каменный» — капитан Ансимов, комсорт Калев Михаил, занявший первое место по количественному вылову рыбы по флоту;

«Канск» — капитан Летун, комсорт Киселев Анатолий, выполнивший досрочно квартальный план;

«Кавача» — капитан Задорин, комсорт Капралов Николай, выполнивший февральский план на 114,1 % ...

Заместитель начальника УТРФ *П. Демидов*
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 188, л. 162

Берег встречает моряка

Далеко город Пионерск от Петропавловска-Камчатского. Совсем разные они. Но если присмотреться получше, то много общего увидишь в этих городах, расположенных на противоположных концах нашей огромной страны. Петропавловск и Пионерск — города рыбаков. И работа в основном одинаковая. Только организуют ее иначе.

Омытое солеными волнами и обветренное океанскими штормами судно после ста пятнадцати суток плавания подходит к пирсу, где его торжественно встречают. Рыбаки потрудились, и они заслужили такую встречу. По приходу в порт команда полностью списывается на берег, а каюты опечатаются. На судно заступает береговая команда. За время стоянки судно проходит профилактический ремонт. Береговые тралмастер и рыбмастер снабжают его всем необходимым. А команда все это время отдыхает в доме отдыха Зеленоградска. Семейным предоставляется пра-

во выбора — Зеленоградск или дом. Игры, танцы, всевозможные развлечения ждут моряков во время отдыха. Студенты-заочники и ученики заочных школ в это время продолжают учебу, живя в общежитии. Кстати, в море на плавбазах круглый год находятся преподаватели, у которых рыбаки получают консультации, сдают зачеты.

В городе Пионерске есть дом культуры тралового флота — давнишняя мечта рыбаков Камчатского полуострова. В доме культуры есть вечерняя школа, библиотека, проходят занятия множества кружков. Там же проводятся выставки лучших судовых стенных газет и различные смотры. Большую работу среди семей моряков Балтгосрыбтреста проводит женсовет тралового флота: устраиваются выставки рукоделий, «Дни пирога», работает детская комната. Так в Калининградском траловом флоте. И мне, человеку, приехавшему оттуда, невольно бросается в глаза та разница, которая существует между Пионерском и Петропавловском.

На «Корсакове» в весьма стесненной обстановке, поругиваемые членами команды, мы шли с моря в порт, плыли, как говорится, «в тесноте, да не в обиде». В шесть утра мы подошли к пирсу. Музыки и цветов не было, приехавшие были предоставлены самим себе. До девяти утра мы ожидали в прокуренном коридоре отдела кадров дальнейшего направления. Удивив всех своим неожиданным появлением, «Корсаков» скромно стоял у пирса, а прибывшие на нем одинокие моряки мечтали добраться до кровати в гостинице и отдохнуть. Но повезло только мне, я получил драгоценную бумажку — направление в межрейсовую гостиницу моряков, другие, менее счастливые, отправились отдыхать на суда, стоящие на ремонте.

Стоит ли повторяться, рассказывая о несуществующем отдыхе моряков в межрейсовой гостинице, где, обитая по двое на одной койке, моряки курят до одурения, раздумывая над проблемой — куда деть себя, куда податься? И не случайно, что отдельные моряки заканчивают иногда свой «отдых» в городском вытрезвителе. Непонятно только одно, почему в Пионерске уважают тяжелый труд рыбаков и заботятся об их отдыхе, а в Петропавловске с той минуты, как моряк сошел на берег, никому до него нет дела?

Я рыбмастер, приехал работать и жить на Камчатку из Пионерска, мне хочется работать, отдыхать по-настоящему: веселиться, танцевать, смотреть новые кинофильмы, учиться, читать — жить полной и настоящей жизнью. И поэтому я не случайно написал о том, как живут и отдыхают моряки Балтгосрыбтреста. И мне очень хочется, чтобы здесь, на Камчатке, все было так, как в далеком Пионерске, хочется, чтобы судно было самое лучшее, чтобы рыбаки были культурнее в работе и в быту, заслужив этим уважение к себе. Хочется, чтобы я с гордостью говорил, что я рыбак управления тралового и рефрижераторного флота Камчатки.

Б. Смирнов, рыбмастер

За высокие уловы, 17 апреля 1962 г., № 45



А. Ф. Мердов



Г. В. Мещеряков



П. А. Демидов



П. И. Анода



Достройка здания УТРФ (ул. Ленинская, 38), 1961 г.
(из фондов ККОМ)



Флоту вручается переходящее
Красное знамя



И. П. Черниговский

Из приказа по УТРФ № 192 от 19 апреля 1962 г. «О навале на СРТ “Камбальный” рефрижераторов № 4 и 5 управления ВРХФ»

8 марта 1962 г. СРТ «Камбальный», находясь в юго-восточной части Берингова моря, стоял лагом на швартовах у правого борта рефрижератора № 4 на сдаче сырца и принимал воду с последнего. В это время рефрижератор № 4 находился на бакштове у танкера «Памир». Около 16.00 с правого наветренного борта подошел и стал на бакштов к танкеру «Памир» рефрижератор № 5 для приема воды. С усилением ветра от юго-востока до шести-семи баллов рефрижератор № 5 быстро прижимало к борту СРТ «Камбальный». Около 19.00, видя опасность навала, капитан СРТ «Камбальный» т. Беляев А. И. предупредил вахтенного штурмана рефрижератора № 5 Козлова и капитана Рахимова А. Г. о возможном навале и просил, чтобы рефрижератор № 5 отошел дальше от борта, но эта просьба была оставлена без внимания. В 19.15 СРТ «Камбальный», окончив прием воды с рефрижератора № 4, вновь потребовал от капитана рефрижератора № 5 отойти от борта и дать возможность «Камбальному» задним ходом отойти от борта рефрижератора № 4. Капитан рефрижератора № 5 Рахимов вновь отказался отойти. Ветер от юго-востока усиливался, увеличилась зыбь. С аналогичной просьбой Беляев обратился к капитану рефрижератора № 4 Трегубко, последний также отказался отойти, мотивируя тем, что рефрижератор № 5 подошел и стал с наветренной стороны.

Несмотря на угрожающее положение сжатия СРТ «Камбальный», капитаны Рахимов и Трегубов не приняли срочных мер для обеспечения безопасного отхода «Камбального» от борта рефрижератора № 4. Попытки «Камбального» отойти под своей машиной успеха не имели ввиду сильного сжатия льдов. Видя безразличное отношение капитанов рефрижераторов № 4 и 5, капитан Беляев А. И. передал вахтенному штурману рефрижератора № 5 Козлову [требование] вызвать в радиорубку радиста для приема аварийной радиogramмы на 500 кГц. Начальник радиции рефрижератора № 5 Сухинин в течение пятидесяти минут на вызов не отвечал, чем задержал прием аварийной радиogramмы.

В 19.30 СРТ «Камбальный» окончательно был зажат морозильщиками № 4 и 5, на зыби «Камбального» начало бить с двух бортов. В 19.40 пневматический кормовой кранец рефрижератора № 4 был выжат на палубу «Камбального», без кранца удары о борт стали ощущаться сильнее. В 19.50 рефрижератор № 4 отдал шланг и швартовы с танкера «Памир», работая переменными ходами вместе с СРТ «Камбальный» незначительно двигался во льду. В 20.20 спасательное судно «Бдительный», пройдя в пяти-шести метрах от рефрижератора № 4, дало возможность последнему отойти от «Камбального» и рефрижератора № 5.

В результате навала рефрижераторов № 4 и 5 СРТ «Камбальный» получил следующие повреждения корпуса: 1) завален фальшборт с обоих бортов, 20 погонных метров, 6) помято и подорвано с обоих бортов 22 контрфорса, 3) в четырех местах по ватервейсу имеется течь в топливный танк в местах подорванных контрфорсов, 4) сорваны релинги, 5 погонных мет-

ров, 5) по левому борту между шпангоутами 7 и 8 вмятина... 6) деформирована иллюминаторная рама с левого борта в каюте тралмастеров, имеется течь...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 192, л. 113—114

Приказ по УТРФ № 504 от 23 апреля 1962 г.

Экипаж СРТ «Коряк» на протяжении ряда лет выполнял государственные планы добычи рыбы. В первом квартале 1962 г. экипаж судна добыл 10 436 ц рыбы, значительно перевыполнив план и принятые сообразительства.

В соответствии с решением бюро комитета ВЛКСМ УТРФ приказываю присвоить судоекипажу СРТ «Коряк» звание «Комсомольско-молодежное судно». Отделу кадров укомплектовать экипаж комсомольцами и молодежью.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 192, л. 101

«Орочон» на вахте

— Говорит радиоузел плавбазы «Орочон»...

По каютам и палубам разносится спокойный деловитый голос. Передачу ведет помполит Василий Павлович Белов. Он рассказывает о событиях дня. И оказывается, их немало на таком крохотном «клочке суши», зажатом среди океана в ледяном поле... Иногда вокруг «Орочона» становится чересчур оживленно. Пробка. С обоих бортов пришвартовываются по нескольку транспортных судов, быстро налаживаются «переправы», и по ним, привычно приноравливаясь к могучим толчкам вздымающихся волн, пробираются рыбаки и рыбообработчики.

В судовых магазинах шумно. «Рукавицы привезли? Тужурки кожаные есть? А носки безразмерные?» Последний вопрос иного озадачит: ходит парень в сапогах, в промасленных брюках, а подавай ему хорошие носки да еще безразмерные. Но ведь в море не только работают. Рыбак живет здесь, где на многие километры вокруг — только с черным отливом, как спина гигантской сельди, горькая соленая вода, ледяные поля и небо — то бледно-голубое, то безнадежно серое. И ему нужны и новые книги, и новые кинокартины. Нужна хорошая одежда (не только для берега, а чтобы в субботу пойти со знакомой рыбообработчицей на танцы — в красный уголок).

Но такие дни не очень радуют рыбообработчиков, хотя и вводят их в искус судовые магазины. Пробка есть пробка. Суда простаивают, люди нервничают, и в адрес руководителей управления, которые словно забыли, сколько в день плавбаза может переработать грузов при крайне напряженном графике, неправильно распланировали рейсы, летят тревожные радиogramмы.

Обычно плавбаза стоит одиноко. Только время от времени видишь, как направляется к ней с бочками, забитыми сельдью, траулер. Пришвартовывается к высокому борту — и вот уже заработали лебедки. На траулер перешли рыбообработчики, вскрыли бочки. Идет доработка сельди в полуфабрикат, который можно потом грузить на транспортные суда и отвозить в порт.

Сегодня — обычное утро, а значит — бледное, чахлое. Оно началось с узкой полоски, где-то там, в море, у горизонта. Постепенно «разрослось» на все небо. За ночь льды снесло течением, и плавбаза полным ходом пошла их преследовать: безо льдов в строптивом Беринговом море она не сможет работать: только в ледяных полях, где волнение моря едва-едва вздымает белые массивы, могут пришвартовываться к ней суда.

08.00... Бригаду старшего мастера Георгия Ивановича Камардина сменяет бригада Маргариты Васильевны Яковлевой. Между коллективами давно идет соревнование. Они ревниво следят за успехами друг друга. И сначала было трудно определить, кто же лучше. Все самоотверженны, все в любую погоду выходят на обработку судов, все работают, как надо работать на море: с выдумкой, инициативно, расчетливо. И никто не оправдывается, если случается неувязка: погода-де подвела. Наоборот, говорят: не предусмотрели, не рассчитали...

Но все же обработчики Камардина стали выходить вперед. И тут не было никакого секрета, которые они скрывали бы от других. Просто они были чуть внимательнее, просто они были чуть организованнее. Так, в бригаде Яковлевой однажды случилось ЧП — залили в бочки слабый тузлук, у них этого не было. Сам Камардин не отлучается подолгу из бригады и всегда тщательно проверяет, не нарушена ли технология обработки рыбы.

На производственном собрании бригада коммуниста Камардина решает: направить лучших рыбообработчиков, в том числе и Владимира Жунтova, ударника коммунистического труда, в бригаду Яковлевой на укрепление. И соревнование разгорается с новой силой. Накал его не ослаб, хотя первенство в первом квартале осталось все же за коллективом Георгия Ивановича Камардина.

...Заскрежетала лебедка. Взвываясь над палубой траулера, бочки с сельдью «потекли» в трюм плавбазы. Новый день начался...

Последняя проверка качества продукции — за Галиной Арсеньевной Морозовой, заведующей лабораторией и флагманским технологом — Шамилем Ибрагимовичем Кильдеевым. В этот день они заняты несколько необычным делом.

— Вот пробуем мое изобретение, — Шамиль Ибрагимович указывает на бочку с металлическими трубками. — Продукция идет выше плановой сортности. Но бывает все-таки, когда уже в море из-за плохой первичной обработки снижается сортность. И нередко причина одна: приготовили неправильно тузлук. Поэтому я решил вместо громоздкого солеконцентратора предложить вот этот, который, мне кажется, проще и надежнее. Как думаете, Галина Арсеньевна? — И увидев одобрительный кивок, продолжал: — Да вот, посмотрите сами.

Как в любом населенном пункте, на плавбазе есть свои старожилы, биография которых стала и ее «биографией». Владимир Петрович Романов больше двадцати лет провел в море: служил в военно-морском флоте, работал на промысловом. Последние годы — на плавбазе. Этого человека мы встретили в машинном отделении, куда он привычно спустился ровно в 16.00. Приняв вахту, он наблюдает, как работают в кочегарке стажеры — курсанты Петропавловского мореходного училища.

Пламя дрожит и пышет из топки, в которую летит уголь. И вдруг кажется старому моряку, будто стоит не молодой курсант, а он сам. Только происходит это давно, тогда, в юности.

Но почему же паренек держится так свободно и независимо? Я робел, не знал, куда себя девать... И Владимир Петрович завистливо выглядывает на паренька: ведь сам он пришел на судно просто чернорабочим, не шибко грамотным, и лишь потом учился, а этот, окончив мореходку, сразу вырастет из стажера-кочегара в механика.

— Ну, ладно, следите за режимом, — говорит он. В кочегарке все в порядке, и при первом же сигнале, по пятнадцатиминутной готовности, заработает машина, и плавбаза выйдет из льдов или зайдет в них дальше. Говорит он будто сурово, но глаза излучают тепло: курсанты — его наследники, им он когда-то уступит место у машины.

Издалека, ночью, плавбаза выглядит таинственно. Она напоминает клубок огней — словно кто-то разбросал по ветвям огромной ели гирлянду электрических лампочек. На обезлюдевшей палубе — рабочие ночной смены да редкие прохожие. В красном уголке собрались участники художественной самодеятельности. А в каюте первого помощника капитана склонился над столом Василий Павлович Белов. Еще один день — рядовой — кончился. Еще шаг в выполнении обязательств сделан. Принято уже свыше пятидесяти тысяч центнеров рыбы, а на год запланированы шестьдесят четыре. И надо осмыслить, проанализировать этот шаг, чтобы завтра шагнуть еще увереннее и тверже.

В. Васильев

Камчатская правда, 24 апреля 1962 г., № 99

Годовой план — за четыре с половиной месяца!

...Траулер «Корф» прибыл в район промысла 19 января, когда многие экипажи имели на своем счету первые тысячи центнеров добытой рыбы. На общесудовом собрании было принято обязательство: план первого квартала — 7 500 ц — выполнить ко дню выборов в Верховный Совет СССР, всего сдать за квартал 8 000 ц. Слово рыбаки сдержали, сдали 9 272 ц, превысив плановую сортность сырца на 6 %, завоевав победу в соревновании с экипажем траулера «Кекурный».

Графиком предусматривалось поставить судно на профилактический ремонт 25 апреля. Но старший механик Александр Климентьевич Янов вместе со вторым механиком Игорем Михайловичем Зюбенко, мотористом Яковом Павловичем Зрелкиным во время сдачи уловов произвели

ремонт своими силами. Все вспомогательные двигатели, главная машина всегда содержатся в хорошем техническом состоянии, работают бесперебойно, обеспечивая успешное ведение промысла.

Одержав первую победу, коллектив пересмотрел свои обязательства, взял новые, повышенные: к ленинским дням сдать 3 000 ц, план второго квартала выполнить ко дню открытия XIV съезда комсомола, а годовой — к 1 сентября, сдать в 1962 г. 19 000 ц рыбы при годовом плане 16 000. И эти обязательства экипаж выполнил досрочно.

Эти успехи объясняются, прежде всего, тем, что на траулере работают замечательные моряки, любящие рыбацкую профессию, умеющие правильно организовать труд. Коллектив траулера — слаженный, дисциплинированный, высокоорганизованный. Траловый мастер т. Брынцев работает на траулере с первых дней прихода судна в 1957 г., является мастером высоких уловов, вносит много рацпредложений по усовершенствованию методов работы, повышению уловов. Его помощник комсомолец т. Толманов не отстает в работе от опытного мастера, хорошо руководит траловой вахтой.

На судне работают матросами демобилизованные из армии тт. Кугутов, Ломов, Осипов, Рязанов, Вальберт. На помощь новичкам в освоении профессии пришли бывалые рыбаки. Результаты не замедлили сказаться: недавно воины стали хорошими промысловиками. Повышению качества сдаваемой рыбы много труда и смекалки отдает рыбный мастер т. Беспалов. Он строго соблюдает правила хранения и транспортировки рыбы, хорошо готовит трюмы, промывает, хлорирует их, берет на борт достаточное количество льда. Все это обеспечивает высокое качество сдаваемого сырца.

Штурманы тт. Слепых, Алинченко, Жюзин научились хорошо держать судно «на рыбе», работают с огоньком, с большой любовью к рыбацкому промыслу. Свой богатый опыт промысловика щедро передает своим помощникам коммунист капитан Геннадий Яковлевич Влазнев. Следует отметить, что т. Влазнев одновременно является флагманом девяти промысловых судов первого отряда, на нем лежит большая забота об успешном промысле всего отряда.

Большим уважением команды пользуется один из старейших моряков тралового флота — радист, коммунист Василий Моисеевич Коптелов. Он хорошо обеспечивает связь не только своего судна, но и всего отряда, помогает молодым специалистам, делится с ними своим богатым опытом. Коммунисты траулера оказали Коптелову особое доверие, избрав его секретарем парторганизации.

Коммунисты траулера ведут большую организаторскую и политиковоспитательную работу среди личного состава, являются примером в труде. На открытых партсобраниях обсуждаются производственные вопросы, политическая, общеобразовательная учеба, воспитание коллектива. Экипаж с увлечением изучает материалы XXII съезда КПСС. В этом году проведено восемь занятий. Пропагандист т. Янов содержательно и интересно проводит занятия. Комсомольская организация является верным

помощником в работе судовой парторганизации. Она создала комсомольско-молодежную траловую вахту, которую возглавляет помощник тралового мастера комсомолец Толманов. И вахта эта отлично справляется с порученным делом.

Организовано соревнование между траловыми вахтами. Успешно и упорно продолжается соревнование с коллективом траулера «Кекурный». В кают-компаниях вывешены обязательства соревнующихся вахт и экипажей, отмечается ход соревнования между ними, итоги работы всех отрядов Беринговоморской экспедиции. Здесь имеются подшивка газет, библиотека, регулярно демонстрируются кинофильмы. В судовой стенгазете, которую редактирует третий помощник капитана т. Кудинов, освещается внутрисудовая и производственная жизнь коллектива, в свободное от работы время проводятся шахматные и шашечные турниры.

Рыбаки судна упорно боролись за звание экипажа коммунистического труда. Недавно оно присвоено. Принципы морального кодекса строителя коммунизма лежат в основе всей жизни моряков траулера. Здесь стали зримыми черты нового человека, труд стал потребностью каждого; сплоченность, организованность, товарищеская взаимопомощь вошли в жизнь коллектива. В этом году нет ни одного случая нарушения трудовой дисциплины, ни один моряк не получил взысканий. Лучшие из лучших — матросы тт. Кугутов, Ломов, Вальбер, второй механик т. Зюбенко, моторист т. Зрелкин, тралмастер т. Брынцев, старший помощник капитана т. Слепых — занесены на Доску почета. Моряки траулера не только хорошо работают, но и учатся, повышают свой общеобразовательный уровень и деловую квалификацию. Капитан Влазнев, старпом Слепых, стармех Янов, помощник тралмастера Толманов учатся заочно в средних и высших учебных заведениях.

В настоящее время запасы камбалы на промысловых банках резко сократились, уловы стали меньше. Но корфовчане нашли выход: под руководством т. Брынцева они на верхней подборе трала прикрепили четырнадцать гидродинамических кухтылей, что обеспечило хорошее раскрытие трала; увеличили длину лапок до пятнадцати метров вместо шести. Теперь экипаж траулера берет более высокие уловы, чем остальные суда.

Рубеж траулера «Корф» в этом году — 19 000 ц рыбы. Он будет с честью взят!

С. Скорлыгин

Камчатская правда, 22 мая 1962 г., № 119

Бригадир дружных

Накануне Первомай коллектив плавучей базы «Орочон» рапортовал о досрочном выполнении годового плана по выработке полуфабриката сельди. Моряки и обработчики рыбы заверили, что в четвертом году семилетки они дадут советскому потребителю продукции не менее ста тысяч центнеров.

Большой вклад в эту производственную победу внесла бригада коммуниста Владимира Чекина. За три с половиной месяца она переработала более 25 тыс. ц полуфабриката сельди.

Владимир Чекин — человек твердой рабочей закалки, хороший товарищ, требовательный к себе и подчиненным. Он проехал на Камчатку четыре года назад. Труженик лесной промышленности, он прекрасно овладел процессами обработки рыбы. Владимир зарекомендовал себя умелым организатором, способным руководителем.

Их восемнадцать. Восемнадцать парней и девушек. На плавучей базе «Орочон» их имена знают все. О них говорят как о добросовестных работников, на них опирается руководство базы в трудные минуты.

Александр Кудашов и Иван Баранников всегда выполняют работу в трюме: штабелюют бочки с рыбой. Анатолий Кузмичев — самый молодой член бригады: ему недавно исполнился двадцать один, и Владимир Галаянд — бондари. К качеству выполняемых ими работ даже самый придирчивый контролер не подкопается, что сделали Анатолий и Владимир — всегда отлично. А вот Люся Кулинич — маркировщица. На первый взгляд, ее работа проста: замаркировать бочку с рыбой и все. Но это далеко не так. От того, как Люся поставит марку бригады на готовой продукции, зависит ее качество.

СРТ «Канск» подошел к борту «Орочона». В его трюмах более пяти-сот центнеров полуфабриката сельди. Еще на подходе к базе капитан Николай Степанович Летунов сообщил о том, что экипаж СРТ просит организовать быструю обработку судна. Дело в том, что морякам «Канска» оставалось до выполнения годового плана добычи сельди немногим больше тысячи центнеров. Поэтому они так спешили быстрее разгрузиться и снова выйти на промысел рыбы.

Первый помощник капитана-директора «Орочона» Василий Павлович Белов пришел в бригаду Чекина. Он передал просьбу экипажа «Канска» и попросил не подвести коллектив плавбазы.

— Знаете, — в заключение сказал Белов, — моряки нашего флота, соревнуясь между собой, взяли повышенные обязательства. А вам известно, что моряки не привыкли слов бросать на ветер. Надо нам быстрее разгрузить «Канск» и отпустить его на промысел...

Загрохотала судовая лебедка, поднимая и опуская в трюм, строп за стропом, бочки с сельдью. Александр Кудашов и Иван Баранников быстро освобождали стропы, откатывали бочки в сторону и штабелевали их. К обеду «Канск», пробиваясь сквозь льды, взял курс в район лова рыбы. А вечером, когда склянки пробили пять, был обработан СРТ «40 лет ВЛКСМ».

Каждый день бригада Владимира Чекина обрабатывала по два траулера. Темп, взятый в начале экспедиции, бригада держала до конца промысла.

— Как мы добились таких успехов? — переспросил Владимир. — В начале путины мы работали общей бригадой, все вместе. Это не давало нужных результатов. Посоветовавшись с ребятами, я решил разбить бригаду на два звена. Одним поручил руководить Николаю Березе, во втором работал сам. В первой же день производительность труда заметно повысилась:

сменную норму выполнили на сто двадцать процентов, а через неделю мы уже давали по полторы-две нормы...

В столовой «Орочона» висит красочно оформленная Доска почета. На ней фотографии лучших людей плавбазы. В центре — фотография коммуниста Владимира Корнеевича Чекина. И каждый, кто смотрит на его мужественное лицо, окаймленное густой бородой, думает: «Да, он действительно заработал эту трудовую славу!»

А. Козюлин

За высокие уловы, 15 мая 1962 г., № 57

Приказ по УТРФ № 641 от 23 мая 1962 г. «О состоянии и мерах улучшения работы гостиницы моряков»

За последнее время участились случаи грубого нарушения правил общежития в межрейсовой гостинице УТРФ некоторыми проживающими. Моряками допускаются пьянки и проявление антисанитарии, нарушения правил общежития.

Со стороны коменданта гостиницы допускается халатное отношение к своим обязанностям. Уборка помещения в вечернее время не производится, и к концу суток не поддерживается должная чистота в комнатах. Нередко в гостинице проживают лица, не имеющие направлений на проживание. Вновь поступающие жильцы не все знакомятся с правилами проживания. Нет должной борьбы за чистоту, не используется актив проживающих в наведении чистоты и порядка. Культурно-массовая, воспитательная работа с моряками проводится неудовлетворительно. Стенная газета не выпускается, а отведенная комната для общественных мероприятий не оборудована и используется часто в других целях. Имеются частые случаи распития спиртных напитков проживающими, нередко при участии посторонних лиц, что правилами категорически запрещено.

В ночь с 19 на 20 мая были поселены в комнату № 33 в невменяемом пьяном состоянии не имеющие направлений судоводитель Д., ранее выселенный из гостиницы за пьянку и драку, М. — матрос, П. — боцман, находящийся на курсах судоводителей, уволенный из флота Т., которые вели себя крайне недостойно, несовместимо с человеческой моралью, испортили все постельные принадлежности. Случаи пьянки и нарушения устава флота у Д., М., П. имелись неоднократно и раньше.

Комендант гостиницы и дежурные администраторы сжились с творимыми безобразиями и не принимают мер к выселению нарушителей правил общежития.

Приказываю: 1. Д. — судоводителя, допустившего неоднократные пьянки и прогулы, из флота уволить. 2. М. — матроса, организовавшего неоднократную пьянку в гостинице, допустившего систематическое нарушение устава флота и правил общежития, из флота уволить. 3. П. — курсанта-судоводителя, из ШУККПС отозвать и из флота уволить за пьянку, нарушение устава флота и правил общежития. 4. Бухгалтерии удержать стоимость испорченного имущества гостиницы на 77 руб. в тройном размере

с виновных... в равных долях. 5. Коменданту гостиницы за допущение беспорядка, явившегося следствием проявления халатности, объявить выговор и предупредить, что при повторении подобных случаев будут приняты более строгие меры взыскания. 6. Коменданту гостиницы устранить отмеченные недостатки в наведении чистоты и порядка: а) принимать строго по направлениям помощника начальника УТРФ по кадрам тов. Александрова А. А. или заместителя начальника отдела кадров тов. Пименова Н. Н. Категорически запретить поселять в гостиницу и пускать ночевать посторонних, б) каждого проживающего при заселении знакомить с правилами общежития. Нарушающих правила общежития немедленно выселять...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 185, л. 32—33

Из приказа по УТРФ № 646 от 24 мая 1962 г. «Об аварии плавбазы «Советская Камчатка» и наказании виновных»

13 января 1962 г. плавбаза «Советская Камчатка» (капитан тов. Никольцев А. П.) прибыла в район работы добывающего флота в Беринговом море, имея на борту промснаряжение, горючее и воду для флота.

14 февраля плавбаза «Советская Камчатка» ошвартовалась к плавбазе «Орочон», к правому борту ее ошвартовался БМРТ «Браслав» (капитан тов. Сотников Н. В.) для выгрузки рыбы и приема снабжения. Между плавбазой и БМРТ было поставлено четыре кранца из автопокрышек, несмотря на то, что плавбаза «Советская Камчатка» имела двенадцать пневматических кранцев, не подготовленных к работе по вине администрации плавбазы.

15 февраля с. г. ветер усилился до десяти баллов с появлением зыби. Плавбаза «Орочон» отошла от борта, а плавбаза «Советская Камчатка» и БМРТ «Браслав» продолжали перегруз, испытывая сильные удары друг о друга. В результате не принятых своевременно мер по обеспечению безопасности оба судна получили значительные повреждения подводной части корпусов.

Плавбаза «Советская Камчатка» получила вмятину в районе ширстречного пояса между 78 и 82 шпангоутами, в подводной части срезаны заклепки клепаного шва, появилась водотечность.

25 февраля с. г., согласно указанию руководства УТРФ, с 12 до 23 часов плавбаза «Советская Камчатка» работала в тяжелых десятибалльных льдах, переменными ходами вывода СРТ изо льда. В 23 часа было установлено увеличение водотечности. В результате работы во льдах задним ходом и маневрирования были обломаны оконечности всех лопастей обоих гребных винтов.

Технические убытки, причиненные аварией, составляют 28 475 руб...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 185, л. 27

Победа, добытая трудом

Скажу откровенно, когда я узнал о том, что меня назначили капитаном на траулер «Каменный», то сначала даже растерялся. Гораздо легче было бы остаться капитаном на своем судне. Здесь я знал всех, и коллектив знал меня. Естественно, больше всего тревожило: как встретит меня экипаж «Каменного», смогу ли, как говорят, найти общий язык с людьми? Ведь рыбацкий стаж у меня не так уж велик. А рыбаки — народ дотошный. Заметят, что капитан «зеленый», и пойдут всякие неприятности. Честное слово, так и подмывало отказаться от нового назначения.

Но зря, оказывается, я боялся. Встретили меня на судне хорошо. Представьте себе, и промахи делал, иногда «рыбацкое чутье» терял. Но в таких случаях ребята только помогали мне, и делали это от всей души. Одним словом, с первых дней подготовки к выходу на промысел мы сообща делали все возможное, чтобы как можно быстрее выйти в море. Коллектив на судне подобрался молодой, с огоньком. Правда, несколько человек впервые должны были выйти в море. Но мы уже на стоянке постарались, по возможности, обучить их рыбацкому делу. У всех было одно желание — скорее в море. А там уже наши товарищи начали брать рыбу. В порт пришли вести о первых уловах. Как только выдавалась свободная минута, разговор обязательно шел об одном: как сработаем в новом году, как пойдет рыба.

Помню, кто-то из старых рыбаков сказал: «Рыба всегда пойдет в умелые руки. В этом году кое-кто в пролове был, а «Каменный» в конце июля уже с годовым планом рассчитался».

Да, у «Каменного» своя история, и неплохая. В 1961 г. экипаж траулера меньше чем за семь месяцев выполнил годовой план. И в новом году мы просто не имели права работать хуже. Поэтому и волновались мы, поэтому и стремились поскорее выйти на промысел.

27 декабря «Каменный» взял курс к островам Прибылова. А 7 января на судне раздалась долгожданная команда: «Трал за борт!» И полетели час за часом, день за днем, и с успехами, и с неудачами.

Кстати, на промысел мы прибыли в то время, когда многие суда уже имели на своем счету сотни центнеров добытой рыбы. Сами понимаете, ощущение не совсем приятное. В таком случае всякие мысли приходят в голову: а вдруг не наверстаем упущенное, вдруг попадем в пролов? Но мы не растерялись и начали упорно догонять тех, кто пришел раньше. А догонять было нелегко.

Кроме того, что на промысел мы пришли позже других судов, нам же еще пришлось первым работать 34-метровым тралом. Короче говоря, мы осваивали новые орудия лова. К сожалению, сначала трал работал плохо: как следует не раскрывался, уходил от грунта, брал малые уловы. А осваивать его надо было как можно быстрее. И не только для того, чтобы самим лучше ловить рыбу. Ведь в это время в Петропавловске готовились к выходу в море другие промысловые суда. Естественно, нам надо было быстро сообщить, что и как надо переделать в новых тралах, чтобы наши товарищи

сразу могли брать хорошие уловы. Вот здесь-то и отличились тралмастер Гейхман и его помощник Шкирман. Они определили причины плохой работы трала и сообщили об этом в город. В частности, к верхней подборе они подвесили десять гидродинамических кухтылей. Трал стал хорошо раскрываться, уловы достигли 60—70 ц за одно траление.

Как я уже говорил выше, при освоении нового трала отличились тралмастер и его помощник. И вообще все члены экипажа работали здорово. Это, пожалуй, главное, что позволило нам успешно выполнить взятые обязательства — досрочно завершить план четвертого года семилетки. Наши новички Александр Пономаренко и Анатолий Магдий быстро освоились с новой профессией и стали заправскими рыбаками. Механики Б. Шундрик, М. Калев и А. Кулич отлично организовали работу машинной команды. А в свободное от вахты время они вместе с другими сортировали и убрали рыбу. Рыбный мастер Александр Егорович Квиткевич, штурманы В. Матяш, И. Шулаев и Н. Петриков, все члены экипажа работали, не считаясь со временем, старались добыть как можно больше рыбы.

Вот хотя бы следующий пример. Ежедневно в экспедиции проводятся «капитанские часы», на которых перед экипажами ставятся задачи, даются рекомендации, где лучше вести промысел. Некоторые капитаны считают, что от них толку мало, и просто-напросто, как у нас говорят, не выходят в эфир. Хуже того, где-то найдет такой хорошее скопление рыбы и не сообщает об этом другим судам. Мы же всегда принимали активное участие в «капитанских часах». И это помогло нам в работе. Мы даже регулярно прослушивали сахалинские суда. Надо отметить, что у сахалинцев организация промысла поставлена лучше. Если судно не принимает участия в промысле — это у них чрезвычайное происшествие. Кроме того, чтобы постоянно знать, где находится рыба, надо, чтобы какое-то судно служило ориентиром. В камчатской экспедиции это делалось почти на добровольных началах. У сахалинцев же все проводилось организованно, и они редко теряли рыбу.

Коль уж зашла речь об организации промысла в Беринговоморской экспедиции, нельзя не сказать и о том, как осуществляется поиск. В конце января промысловый флот потерял рыбу, а поисковиков в камбальной группе не было. Только во второй половине февраля по-настоящему организовали поиск и снова нашли рыбу. Мне кажется, целесообразно в экспедиции иметь флагманских траловых мастеров, так как на многих судах тралмастера нуждаются в практической помощи.

На что мы главным образом обращали внимание? Как и другие экипажи, старались не потерять ни минуты времени, сделать за день как можно больше тралений и хорошо отсортировать и сохранить добытую рыбу. После каждой сдачи мы обязательно брали на борт лед. Кроме того, на траулере сделали углубленный лоток для выливки рыбы из кутка. Это позволяет хорошо отсортировать рыбу и пересыпать ее льдом. В результате мы почти всегда сдавали сырец первым сортом. С первых же дней промысла мы убедились, что наиболее уловистыми бывают траления на глубине

310—320 м. При этом ваера надо травить примерно на 800 м. Обязательно надо обращать внимание на скорость судна при тралении. В зависимости от глубины уменьшать или увеличивать ход. Ну и, как уже говорилось, важно не потерять рыбу. Надо так организовать работу, чтобы с рассветом судно находилось на «банке» и могло без промедления начинать траление. Рано утром первое траление — самое уловистое.

Каковы же результаты нашей работы? В конце первой декады февраля мы завершили выполнение квартального плана. А 6 мая отпраздновали новую победу — был выполнен годовой план. Сейчас на счету экипажа «Каменного» около 16,5 тыс. ц рыбы при плане 16 100. Но главное у нас впереди: остается выполнить повышенные обязательства, а для этого надо будет хорошо потрудиться.

Капитан СРТ «Каменный» *А. П. Ансимов*

Камчатская правда, 26 мая 1962 г., № 123

Приказ по УТРФ от 10 июля 1962 г. «Об утере якоря СРТ “Кречет” и попытке скрытия аварии»

3 мая 1962 г. старший помощник капитана С. временно принял дела и обязанности капитана СРТ «Кречет» и вступил в командование. 18 июня 1962 г. при разборке брашпиля на ремонт установили, что вал главной шестерни погнут.

Опросом личного состава установлено, что 3 мая СРТ «Кречет» снимался с якоря в 07.40, в канатном ящике на укладке якорной цепи находился матрос Карпук, управлял работой брашпиля лично сам С., произошел обрыв якорного звена благодаря неумелому обращению с работой брашпиля, который работал на полных оборотах, когда якорь уже вышел из воды. Последний с быстротой вошел в клюз, получился рывок, в результате чего был погнут вал брашпиля и утоплен якорь от разрыва цепи. С., пытаясь скрыть аварийное происшествие, сделал вымышленную запись в судовом журнале через семь суток. 10 мая 1962 г. на катере к судну доставил откуда-то якорь Холла.

Кроме вышеуказанного, комиссия, проверяя техническое состояние СРТ «Кречет», отметила, что судно находится в неудовлетворительном состоянии, ухода команды за корпусом судна не осуществлялось. Все барашки, задрайки закипели, не вращаются. Водонепроницаемые двери деформированы, не работают, киповые планки закипели, не вращаются, линии на кругах прелые, снабжение спасательных ботов мокрое, не просушивается, аварийные пластыри сырые, не укомплектованы, глаголь-гаки жвака-галсов якорных цепей не отдаются.

Стоимость ремонта вала брашпиля составила сумму 350 руб.

Приказываю: 1. ...Данный случай классифицировать аварийным происшествием. 2. С. — бывшего старшего помощника капитана СРТ «Кречет» за нарушение устава службы на судах флота, правил технической эксплуатации, попытку скрыть аварийное происшествие, незаконное приобретение якоря от занимаемой должности отстранить, понизить до третьего

помощника капитана сроком на год. В частичное возмещение причиненного ущерба взыскать одну треть основного оклада...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 180, л. 48

**Приказ по УТРФ № 833 от 26 июля 1962 г. «О передаче
в товарищеский суд дела о хищении»**

20 июля 1962 г. в 3 часа 50 минут ночи в проходной СРЗ «Фреза» дежурным караула т. Новиковым П. А. были задержаны тт. К. и С., которые несли капроновый шнур, не предъявив никаких документов на вынос, заявив, что они его взяли для личного обихода на СРТ «Корф». С. нес капронового шнура в количестве 1 кг 200 г., а К. — 1 кг 700 г., на что были составлены соответствующие акты задержки.

Приказываю: 1. Составленные акты задержки от 20 июля 1962 г. на тт. К. и С. передать на рассмотрение в товарищеский суд УТРФ. 2. Службе караула изъятый капроновый шнур сдать на сетеснастный склад УТРФ.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 180, л. 115

**Приказ по УТРФ № 901 от 18 августа 1962 г. «О повышении
общеобразовательного уровня молодежи»**

В целях повышения общеобразовательного уровня плавсоставом и работниками береговых предприятий флота приказываю:

1. Капитанам всех судов и плавбаз, директорам предприятий и начальникам отделов управления флота в пятидневный срок разобратся с каждым моряком, рабочим и служащим, не имеющим среднего образования, охватить их учебой, не допускать отсева учащихся в течение 1962/63 учебного года.

2. Отделу кадров (тт. Александрову, Морозову) совместно с базовым комитетом и комитетом комсомола, директором заочной общеобразовательной школы моряков к 1 сентября 1962 г. создать на плавбазах консультационные пункты по заочному обучению, направить в районы промысла учителей, обеспечить учащихся учебными программами и пополнить все судовые библиотеки новыми учебниками.

3. Директорам предприятий: завода «Фреза» тов. Скиндеру А. А., рыбозавода «Океанский» тов. Михайлову Н. А., начальнику рыбпорта тов. Фризоватому И. И., капитанам-директорам тт. Никольцеву А. П., Щербань В. В., Заварину О. А., Коломейцу Д. А., Баклаг И. И., Сотникову Н. В. решить вопросы создания нормальных условий для учащейся молодежи, удобную смену работы, исключающую пропуски занятий.

4. Директору межрейсовой гостиницы моряков тов. Красильникову К. И. помещать учащихся, прибывших с моря для отгула выходных дней, в отдельную комнату.

5. Хозяйственным руководителям (СРЗ «Фреза», рыбпорта, рыбозавода «Океанский», жилищно-коммунального отдела) до 20 августа с. г. совместно с партийно-комсомольскими и профсоюзными организациями, директором школы рабочей молодежи определить, в каких классах должна учиться молодежь, и закрепить их за школами. Обратить особое внимание на охват учебной молодежью призывного возраста, рождения 1939—1947 гг., установить строгий контроль их учебы, не допускать пропусков занятий.

6. Капитанам промысловых и транспортных судов, капитанам-директорам плавбаз в трехдневный срок взять на особый учет молодежь призывного и допризывного возраста, не имеющую семилетнего образования, охватить ее общеобразовательной заочной учебой. Для оказания помощи учащимся-заочникам закрепить за ними общественных консультантов, имеющих высшее или среднее образование. Фамилии учащихся и консультантов сообщить в отдел кадров к 25 августа 1962 г. и в дальнейшем ставить в известность обо всех изменениях, происшедших в составе учащихся и консультантов.

7. Создать комиссию содействия школе в составе тт. Морозова И. Ф., Ситникова Е. А., Тарлыгина С. Ф., Настенко А. Г., Сорокина А. М., Владимирова В. А. Считать главной задачей комиссии содействия школе — сохранение контингента учащихся.

8. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на инженера по подготовке кадров тов. Морозова И. Ф.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 180, л. 211—212

Приказ по УТРФ № 972 от 14 сентября 1962 г. «О поощрении рабочих и служащих плавдока СРЗ “Фреза”»

В период стоянки СРТ «Красное знамя» в плавдоке СРЗ «Фреза», инспектором Регистра было выставлено требование заменить более 60 кв. м подводной части судна. Такая трудоемкая работа ранее доком не производилась, тральщик должен был с таким объемом работ поставлен в ремонт на Петропавловскую судовой верфь им. В. И. Ленина. Работники плавдока проявили инициативу, взялись за ремонт и в короткий срок закончили всю работу по замене обшивки. По заключению инспекции Регистра, работу выполнили качественно.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. За проявленную инициативу и быстрое окончание работ с хорошим качеством по СРТ «Красное знамя» нижеперечисленным рабочим и служащим плавдока СРЗ «Фреза» объявить благодарность с занесением в трудовую книжку: Донцов — бригадир, Абрамов — корпусник, Касаткин — корпусник, Рысич — корпусник, Швецов — электросварщик, Жуков — электросварщик, Провоторов — слесарь, Сыч — слесарь, Тянутов — слесарь.

И. о. начальника УТРФ *Сергеев*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 179, л. 150

**Приказ по УТРФ № 1033 от 17 октября 1962 г. «О переводе
парохода “Якут” плавбазой»**

1. В связи с окончанием аренды парохода «Якут» Петропавловским рыбокомбинатом вернуть этот пароход на выполнение работ по транспортировке грузов с 7 октября с. г.

2. С уходом плавбазы «Советская Камчатка» из района промысла во Владивосток для выгрузки готовой продукции направить в этот район плавбазу «Якут» с 14 октября 1962 г. для приема сельди-полуфабриката от промысловых судов. С того же числа считать пароход «Якут» плавбазой.

3. Установить задание по приему и доработке сельди полуфабриката плавбазе «Якут» 10 560 ц, в том числе по месяцам: октябрь — 5 280 ц, ноябрь — 5 280 ц.

4. Плавбазе «Советская Камчатка» (т. Никольцеву) передать на плавбазу «Якут» 20 чел., в том числе матросов-обработчиков — 16 чел., бондарей — 4 чел.

5. Назначить временно и. о. заведующего производством плавбазы «Якут» т. Бугакова Н. И. с окладом по штатному расписанию.

6. Прием и доработку сельди-полуфабриката производить в строгом соответствии с технологической инструкцией.

7. Т. Ефименко М. П., инженера-нормировщика плавбазы «Советская Камчатка», перевести на работу на плавбазу «Якут» в должности инженера-нормировщика.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 179, л. 246

Имени героя-космонавта

На слете передовиков рыбной промышленности Камчатской области старшему помощнику капитана СРТ «Герман Титов» был вручен для экипажа траулера большой фотопортрет космонавта-два с надписью: «Коллективу рыболовного траулера “Герман Титов” с пожеланием счастливого плавания и хороших уловов. *Герман Титов*».

Старпом СРТ Арвидас Антонас Жила заверял слет, что комсомольско-молодежный экипаж «Германа Титова» под руководством кандидата в члены ленинской партии капитана Армо Аршамовича Амирбекяна оправдает надежды Германа Степановича.

— Да иначе и не может быть, — сказал он. — Вот уже третий год подряд экипаж нашего судна перевыполняет государственный план. Только за три месяца этого года экипаж поймал 4 600 ц. А ловим мы только ценные породы рыбы — сельдь и окунь.

Сейчас экипаж траулера помогает рабочим судоверфи имени В. И. Ленина закончить средний ремонт. Комсомольцы палубной команды боцман Анатолий Федосов, матрос Юрий Бекетов и штурман Борис Роленко многое сделали для быстрой укладки настила палубы и ремонта палубного оборудования. Хорошо трудятся под руководством старшего механика Павла

Петровича Юлина рефрижераторный механик Владимир Колесников, третий механик Руслан Демуров и другие.

Экипаж «Германа Титова» горит желанием как можно быстрее закончить ремонт, чтобы, выйдя досрочно в море, выловить сверх плана еще 500 ц рыбы.

В августе в Олюторском заливе стояли жаркие дни. Погода была промысловая, да и сельдь шла хорошо. И хотя комсомольско-молодежный экипаж коммунистического труда траулера «Рыбновск» только в конце июля вышел из ремонта, на его счету уже имелось 4 854 ц пойманной рыбы. В ночь с 11 на 12 августа судно лежало в дрейфе с 65 сетями, а в каютах и кают-компаниях только и шел разговор о новой победе советской науки — космическом полете майора Андрияна Николаева. Ночь пролетела незаметно.

С наступлением рассвета начали выбирать сети. Улов оказался неплохой — по три центнера на сеть. Все работали дружно. Вдруг по судну разнеслось: «Второй взлетел! Вокруг Земли летают двое!» И тут кто-то высказал мысль, что неплохо бы сменить надпись на борту, добавив к званию комсомольско-молодежного имя героя-космонавта. Когда сдавали последние 529 ц в счет годового плана, пришло радостное известие: «За досрочное выполнение годового плана и превышение сортности сданного сырца на 4 % комсомольско-молодежному экипажу коммунистического труда среднего рыболовного траулера “Рыбновск” присвоить имя героя-космонавта Павла Поповича и впредь именовать СРТ “Павел Попович”».

Так появилось у нас на флоте четвертое судно, несущее на борту имя покорителя космоса.

За высокие уловы, 7 ноября 1962 г., № 132

Приказ по КРП № 433 от 30 ноября 1962 г. «О присвоении СРТ “Кунжик” УТРФ названия “Андриян Николаев”»

В соответствии с просьбой экипажа коммунистического труда СРТ «Кунжик» УТРФ, парткома и базового комитета плавсостава, в честь величайшего исторического события — группового полета в космос граждан СССР — Андрияна Григорьевича Николаева и Павла Романовича Поповича, приказываю: 1. Переименовать СРТ «Кунжик» УТРФ в СРТ «Андриян Николаев». 2. Начальнику УТРФ т. Аноде П. И. соответственно оформить правовые и технические документы судна в инспекции Морского Регистра СССР и в порту приписки.

Заместитель начальника КРП *М. Овечкин*
ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 336, л. 131

Приказ по УТРФ № 51 от 2 января 1963 г. «О сохранении команды БМРТ “Браслав”»

В целях сохранения комсомольско-молодежного экипажа БМРТ «Браслав» и учитывая наличие большого резерва рядового плавсостава при отделе кадров с сохранением заработка 75 %, приказываю: 1. Всех членов

экипажа БМРТ «Браслав», вернувшихся из отгулов и выходных, зачислять с 21 января 1963 г. на прежнее место работы, с привлечением их к судовым работам по ремонту БМРТ и технологического оборудования, с оплатой по положению и с предоставлением питания.

Основание: просьба капитана и комитета ВЛКСМ.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 247, л. 9

Совет капитанов

С мая 1962 г. в траловом флоте функционирует совет капитанов. Уже проведено одиннадцать заседаний. Этот общественный орган хорошо помогает администрации и партийному комитету в деле воспитания командиров плавсостава судов. Главная его цель — борьба за точное выполнение каждым капитаном и штурманом устава морской службы, предотвращение аварийности.

Как только траулер приходит с промысла, на него направляется комиссия, в которую входят представители морской инспекции, механико-судовой службы, отделов связи и добычи, партийного комитета. Они тщательно проверяют санитарное и техническое состояние всех судовых помещений и механизмов, выясняют причины неисправностей. Член партийного комитета интересуется тем, как проводилась политико-воспитательная работа в экипаже, моральным обликом командиров. После этого составляется акт. Если вскрылись недостатки, немедленно собирается совет капитанов. На заседания приглашаются лучшие капитаны судов, находящихся в это время в Петропавловском порту, работники морской инспекции. Обязательно присутствуют секретарь парткома или его заместитель.

Председатель совета капитанов информирует участников заседания о деле, которое предстоит разобрать. После этого предоставляется слово провинившимся судоводителям. Внимательно слушают их коллеги. Среди них — капитаны, коммунисты траулеров «Командор», «Кременчуг», «Кихчик», «Кинешма» П. А. Рязанов, О. В. Гернет, Д. Е. Картушин, В. Л. Костюнин, теплоходов «Шелихов» и «Корсаков» — С. А. Пирогов, Н. Д. Ковалев, плавбазы «Орочон» — В. В. Щербань. Горячо, но объективно обсуждаются упущения, огрехи моряков. Справедливо и строго наказывает совет тех капитанов, кто теряет чувство ответственности за порученное дело, за судно, экипаж, кто недостойно ведет себя в быту.

Капитан траулера «Алупка» В. Х. Федосеев в бухте Нагаево разрешил своему второму помощнику С. А. Саломатину справить на борту день рождения, а сам ушел на берег. День рождения превратился в пьянку. В результате находящиеся на вахте моряки не смогли в нужный момент сделать перешвартовку судна и задержали выход на промысел двух других траулеров. Чтобы государство не понесло ущерба, совет капитанов решил удержать одну треть часть оклада со всех штурманов и капитана «Алупки». Им объявлены еще и выговоры.

Особенно строго поступает совет капитанов в тех случаях, когда варварски эксплуатируются судно и орудия лова. Тут кое-кому приходится расстаться с занимаемой должностью на время или даже навсегда. В апреле минувшего года с Петропавловской верфи имени В. И. Ленина вышел траулер «Кавран». На ремонт его затрачено 334 тыс. руб. Траулер был направлен на добычу рыбы в район островов Прибылова. Находясь на промысле, капитан т. Алтайский, а затем временно исполнявший обязанности капитана т. Литвиненко пренебрегали правилами хорошей морской практики. При благоприятной погоде, на рейде, допустили ряд аварий и привели судно в такое состояние, что ему запретили дальнейшее пребывание в море. Фальшборт левого борта от носа до кормовой надстройки завален. На корпусе, крыле рулевой рубки — вмятины, иллюминаторные и дверные рамы деформированы, крыло мостика подорвано. Сорваны и погнуты шлюпбалки и ростры, а шлюпки раздавлены. Серьезные повреждения комиссия обнаружила и по левому борту. Все это произошло из-за неправильной швартовки траулера к плавбазам и другим судам.

Крепко досталось горе-судоводителям от совета капитанов за столь небрежное отношение к технике. На нем было принято решение — утвердить взыскания, наложенные администрацией. Тов. Алтайский переведен в старшие помощники сроком на три месяца, с него удержана третья часть оклада. Тов. Литвиненко объявили выговор и лишили его месячного оклада.

А вот незадачливый командир траулера «Соликамск» С. И. Кузмененок за систематическое невыполнение заданий по вылову рыбы, перерасход орудий лова и горюче-смазочных материалов по рекомендации совета капитанов освобожден от должности капитана. Если кропотливая воспитательная работа не помогает, то такие суровые меры действуют отрезвляюще на тех, кто не хочет прислушиваться к голосу общественности и исправляться.

Совет капитанов учит командный плавсостав показывать личный пример образцового соблюдения трудовой и государственной дисциплины, быть требовательным к себе и подчиненным, в чистоте хранить славное звание советского моряка. К сожалению, у нас еще далеко не все поступают в соответствии с моральным кодексом строителя коммунизма. Нет-нет да кто-нибудь и наложит темное пятно на коллектив. Второй помощник капитана теплохода «Алдома» В. А. Клус однажды во время вахты находился в нетрезвом состоянии, вахтенный матрос также был пьян. За этот неблагоприятный поступок совет капитанов предложил руководителям флота перевести помощника капитана т. Клуса матросом на полгода и обсудить его поведение на партийном собрании. И это осуществлено. Тов. Клус осознал свою вину, понял, до чего докатился. Теперь он старается вернуть утраченное доверие коллектива.

Учитывая большую воспитательную роль нового общественного органа, ГДВРП рекомендовал при всех территориальных управлениях флотов и в крупных рыболовецких колхозах создать советы капитанов и советы

механиков. Они помогут поднять чувство ответственности у командного состава судов за выполнение директив партии и правительства и на этой основе лучше использовать резервы увеличения добычи рыбы.

Г. Козырев, капитан-наставник, председатель
совета капитанов УТРФ

Камчатская правда, 12 января 1963 г., № 10

**Приказ по УТРФ № 34 от 15 января 1963 г. «О выделении
жилплощади молодым специалистам — инженерам
и техникам, приехавшим на работу»**

За последние годы, в связи с пополнением крупнотоннажного флота БМРТ, плавбазами, транспортно-рефрижераторными судами, УТРФ стало лучше удовлетворяться кадрами специалистов с высшим и средним специальным образованием, необходимыми для флота и береговых предприятий. Только за последние три года в УТРФ прибыло 39 молодых инженеров и 334 техника после окончания учебных заведений. Большинство молодых специалистов хорошо работают на предприятии и принимают активное участие в общественной жизни коллектива УТРФ.

Установленная очередь на получение жилплощади нуждающимся в ней морякам-рыбакам в количестве 1 400 человек (семей) может быть удовлетворена только в течение четырех-пяти лет, в связи с чем закрепление специалистов идет крайне плохо. Многие прибывшие молодые специалисты, не получившие жилплощадь, увольняются или добиваются перевода в другие организации. Так, за последние три года из-за отсутствия жилья уволилось 58 инженеров и 261 техник, в том числе 51 чел. молодых специалистов. Приказ министра высшего и среднего образования от 1 июня 1960 г. № 325 «О предоставлении жилья молодым специалистам» управлением флота выполняется неудовлетворительно. В целях закрепления инженерно-технических кадров флота и береговых предприятий приказываю:

1. В 1963 г., с вводом в эксплуатацию жилья в районе Черемушек, выделить дом № 5 для предоставления квартир молодым специалистам — инженерам и техникам, 700 кв. м.

2. Жилищно-бытовой комиссии (т. Пронину С. И.) и начальнику ЖКО т. Бурмакину И. М. впредь во всех вводимых в эксплуатацию вновь построенных домах выделять 15 % жилья молодым специалистам.

3. Жилищно-бытовой комиссии (т. Пронину С. И.) при предоставлении жилплощади молодым специалистам в первую очередь предоставлять специалистам, окончившим высшие учебные заведения, семейным, заключившим договоры сроком на пять лет при наличии положительной производственной характеристики.

Молодым специалистам, не имеющим семьи, предоставлять жилплощадь согласно существующей норме, то есть одну комнату на два-три человека. Жилплощадь может быть предоставлена из обменного фонда.

Списки лиц, которым предоставляется жилплощадь, должны быть согласованы с отделом кадров и советом молодых специалистов.

4. Отделу кадров (т. Александрову А. А.) в срок до 20 января 1963 г. предоставить в жилищно-бытовую комиссию списки молодых специалистов, а также списки инженеров и техников, которые прибыли в УТРФ после учебных заведений, но в течение трех лет работы не могли получить жилплощадь, остались работать и продлили договоры.

Впредь ежемесячно на 1-е число давать списки прибывших молодых специалистов и выбывших из флота в течение месяца...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 247, л. 54—55

У судна должен быть один хозяин

В газете «За высокие уловы» я прочел статью начальника отдела кадров УТРФ т. Александрова «Постоянные команды — залог успеха на промысле». В ней поднимается ряд вопросов, которые волнуют наших моряков. Хочу высказать несколько соображений по этому поводу.

Автор статьи верно подметил, что частичная подмена экипажей в море вносит на судне дезорганизацию. Поэтому наиболее правильным, на мой взгляд, будет создание подменных команд. Во-первых, они будут отвечать за определенный участок работы — ремонт судна. Во-вторых, с введением подменных команд упорядочится оплата труда моряков, занятых на ремонте. Ведь в траловом флоте на протяжении ряда лет существует такая практика: на судах, поставленных к «Фрезе» и на судоремонтной верфи, с одним и тем же объемом ремонтных работ справляется неодинаковое количество членов экипажа. Поэтому на судне, где членов команды достаточно, вахту моряки несут по семь часов в сутки, на других же траулерах морякам приходится работать по восемь часов. Кроме того, как правило, за проработанные в море воскресные и праздничные дни отгулы в порту морякам, занятым на ремонте, не даются.

Немаловажным фактором является и материальная заинтересованность людей. А как известно, экипажам промысловых судов, стоящих в ремонте, выплачивается 70 % заработной платы. Доплата до 90—100 % производится при условии выхода из ремонта в срок или досрочно. Много ли экипажей получило такую доплату? Немного. А все потому, что суда, как правило, выходят из ремонта с опозданием, особенно те, которые ремонтируются на Петропавловской судоремонтной верфи имени В. И. Ленина. Факты говорят, что задержка судов в ремонте в большинстве случаев происходит по вине судоремонтников. Так почему же за это должны отвечать моряки? Пора вопрос оплаты труда экипажей ремонтируемых промысловых судов решить принципиально.

Сроки выхода судов из ремонта согласовываются с заводом. И если выход траулера из ремонта задерживается по вине экипажа, то тогда ему действительно надо выплачивать 70 % заработной платы. Если же в этом повинна судоремонтная верфь, то администрация верфи должна компенсировать

доплату членам экипажа. Такая постановка вопроса, на мой взгляд, повысит ответственность за ремонт и у экипажей судов, и у судоремонтников. По существу, судоремонтная верфь за качество ремонта ни юридической, ни моральной ответственности не несет. Можно привести массу примеров, когда только постоянное наблюдение и требовательность со стороны членов экипажа давали удовлетворительные или хорошие результаты ремонта.

Как говорилось выше, принцип материальной заинтересованности моряков, занятых на ремонте, явно нарушается. Лишь поэтому многие моряки уходят с ремонтируемых судов. При этом они размышляют так: «Зачем я буду стоять вахту и получать за это 70 %? Лучше проболтаюсь в резерве и, ничего не делая, получу эти же 70 % зарплаты».

Другие же к ремонту подходят со своей меркой: «Как бы побыстрее “закруглить” ремонт и получить желанные 20—30 % доплаты, а там хоть трава не расти...» Таких не интересует, как механизмы будут работать в море. Он свое получит, а там, глядишь, перейдет на другое судно. Так случилось, например, во время прошлого ремонта на СРТР «Каховка». Из сплоченного, казалось, экипажа остались лишь три человека. И так бывает на многих судах.

Вполне согласен с т. Александровым, что подменные команды дадут возможность закрепить кадры за судном, у него будет один хозяин. А это, безусловно, повысит и трудовую дисциплину, и роль общественных организаций, лучше и бережнее будут эксплуатироваться машины и механизмы.

Тов. Александров пишет, что с 1963 г. на флоте вводится рейсовое планирование. После рейса судно станет в ремонт, который будут вести один штурман и один механик из экипажа, остальная же команда пойдет в отгулы. Охрану судна обеспечит подменная команда. Все это хорошо. Но пока не введены подменные команды. А для того, чтобы члены экипажа не перерабатывали во время ремонта, я предлагаю дополнительно отправлять на ремонтируемое судно одного-двух штурманов и в машинное отделение — одного-двух мотористов или механиков. Все это, конечно, нужно согласовать.

Существует положение, в котором сказано, что при стоянках в портах и во всех случаях вывода судна из эксплуатации (ремонт, отстой и т. п.) для членов экипажа, как правило, устанавливается семичасовой график несения вахт и выполнения судовых работ. В случае, если отдельные моряки проработали больше, то им должны предоставить дополнительно один день отдыха за каждые семь часов, проработанных сверхурочно. Но у нас можно услышать немало упреков в адрес экипажей ремонтируемых судов, дескать, не перерабатывайте, компенсируйте себе отдых.

Бывает и так. Моряку не созданы условия для работы и отдыха, и он сам ищет их. Многое, конечно, зависит от сознательности членов экипажа. Это уже вопрос требовательности к себе и подчиненным. В связи с этим хочется повести разговор об устройстве быта моряков на судах, стоящих в средних и капитальных ремонтах, в условиях холодной осени и зимы. Почти на каждом судне большая половина экипажа, как правило, ютятся

в одной-двух плохо отапливаемых каютах, остальные разобраны и ремонтируются, парового отопления нет, камбуз тоже разобран. В каютах, где живет команда, находится судовое имущество: запасные части, приборы и прочее. Наведение чистоты и порядка в такой тесноте возможно лишь на словах, а не на деле.

Возникает в связи с этим вопрос, когда же у судоремонтной верфи будет стоять судно, на котором бы моряки могли своевременно поесть, поспать в чистой постели, отдохнуть, посмотреть кино? Все это, скажете, не осуществимо? Нет! Это можно сделать, стоит лишь базкому вплотную заняться этим важным вопросом, и он совместно с администрацией УТРФ решит его.

В. Греков, второй механик БМРТ «Браслав»
За высокие уловы, 5 февраля 1963 г., № 16

Приказ по УТРФ № 207 от 18 марта 1963 г. «О поощрении радистов судов»

Вследствие принятых мер в сельдяной экспедиции значительно улучшилась организация радиосвязи и качество проведения радиотелефонных переговоров. Четко и бесперебойно организована связь на СРТ «Карага», «Кротон», «Командор», «Кумроч», «Космос», плавбазе «Ламут». За хорошую организацию связи, качественное проведение радиотелефонных переговоров приказываю:

1. Объявить благодарность: Нохрину А. М., радисту СРТ «Карага», Цуканову В. И., радисту СРТ «Кротон», Капустину С. С., радисту СРТ «Кумроч», Кучинскому Г. Л., радисту СРТ «Командор», Марочкину Ю. Н., капитану СРТ «Командор», Голубченко В. А., начальнику радиостанции плавбазы «Ламут», Сумину В. С., радисту плавбазы «Ламут», Сивкову Н. И., радисту СРТ «Каховка», Баранову Л. К., капитану СРТ «Космос».

2. За хорошее содержание средств связи и электронавигационных приборов объявить благодарность радисту СРТ «Рыбак» т. Рудакову Б. В.

Начальник УТРФ П. Анода
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 251, л. 91

Приказ по камбальной группе судов Берингоморской экспедиции УТРФ, 25 марта 1963 г.

В первом квартале 1963 г., и особенно в марте, из-за частых штормов и неустойчивой сырьевой базы обстановка на промысле камбалы крайне тяжелая. С моей стороны в беседах с капитанами и на капитанских часах обращалось внимание на серьезность положения. От самих рыбаков требуется высокая напряженность на промысле. Необходимо использовать малейшую возможность для добычи, любой улов сохранять и давать на морозильщики, которые значительное время простаивают.

При такой тяжелой обстановке как никогда следует обратить внимание на меры по сохранению пойманной рыбы. В достаточном количестве

надо применять лед мелкодробленый, в трюмах должны быть в необходимом количестве вертикальные и горизонтальные переборки, уловы разных дней должны быть в отдельных отсеках, и ни в коем случае камбала первых уловов не должна смешиваться со свежей.

Однако некоторые капитаны и рыбные мастера нашего флота не хотят этого понять, к мерам по сохранению улова относятся крайне несерьезно, допускают порчу значительного количества рыбы. Так, на СТР «Северянин» (капитан тов. Осьминин Г., рыбный мастер тов. Золотухин) 22—23 марта обнаружена камбала старая, не сортная, к уборке совершенно непригодная. Выяснилось, что во втором трюме в ряде отсеков имеется старая камбала, смешанная со свежей, произвести рассортировку которой невозможно. Старая камбала в количестве примерно десяти тонн была поймана 16 марта, затем по 19 марта в течение трех суток судно штормовало, и основной улов был пойман 20—23 марта. Первоначальный улов при докладе обстановки умышленно не показан в надежде его сдать морозильщику. При сдаче рыбы первого улова прошло более пяти суток, льда было крайне мало, отсюда и порча. Из улова в 90 т, как сообщалось в сводке, было сдано первым сортом всего 40 т, остальную рыбу в количестве 50 т принимать морозильщик отказался, и вынуждены были выбросить ее за борт, что совершенно недопустимо и преступно. На основании вышеизложенного приказываю:

1. Осьмину Г., капитану СРТ «Северянин», за халатное и бесконтрольное отношение к сохранению улова, умышленную ложную информацию руководству экспедиции, порчу 50 т рыбы — объявить строгий выговор. Золотухину, рыбному мастеру СРТ «Северянин», за грубое нарушение правил транспортировки, непринятие необходимых мер по сохранению улова и порчу 50 т камбалы — объявить строгий выговор.

2. В возмещение нанесенного управлению ущерба с тов. Осьминина Г. и Золотухина удержать одновременно по одной трети месячного должностного оклада.

3. Предупреждаю капитанов всех судов, что впредь необходимо принимать все меры к сохранению рыбы, в случае длительного шторма безоговорочно сниматься на сдачу, не допуская порчу рыбы. В случае повторения подобных фактов к виновным будут приниматься самые строгие меры, вплоть до снятия с работы.

Начальник Берингоморской камбальной
экспедиции *В. Кириленко*,

Бристольский залив, борт плавбазы «Эскимос»
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 251, л. 262—265

Курс — на сто тысяч

Решение капитана Заварина вести обработку траулера в штормовую погоду вызвало сомнение даже у бывалых моряков.

— Такого еще не было...

— Ветер до девяти баллов, зыбь. Рискованно. Но другого выхода не было. Уловы большие.

Траулеры перегружены. Тепло. Промедли сутки, и погибнут сотни центнеров первосортной сельди, добытой ценой нелегкого труда.

Капитан поднялся на мостик. Отсюда хорошо видно, как, зарываясь в волны, к «Ламуту» приближались траулеры.

— Заходи с подветренной стороны! Строго на волну держись! Самый малый!

Суда уже совсем рядом. С борта траулера на плавбазу летят концы. Легкий толчок, и траулер покачивается на волне у самого борта «Ламута». Только теперь капитан облегченно вздохнул. Риск, конечно. Но в море без этого не обойтись. Смелый риск в сочетании с мастерством и точным расчетом — здесь обычная норма.

Второй траулер принимать было легче. А позже набрались опыта в этом трудном деле капитаны всех траулеров. Умело стали руководить швартовкой штурманские вахты плавбазы. Угроза порчи сельди от несвоевременной ее приемки миновала.

А на «Ламуте» искали новые резервы. Этого требовали интересы досрочного выполнения плана, социалистических обязательств. Борьбе за план, за обязательства здесь было подчинено все.

— Машинная команда, к стармеху! — сообщило судовое радио. В каюте старшего механика Матвея Семеновича Дулина собрались свободные от вахты кочегары, машинисты, мотористы.

— Надо, братцы, помочь обработчикам принимать рыбу.

— Это не наше дело... — начал было кто-то. Но тут же прикусил язык.

— Конечно, подсобим, — зашумели моряки. — Наше же общее дело.

Каждый понимал, что времени терять нельзя. Об этом не раз говорил капитан-директор О. А. Заварин. А слово капитана — закон. И дело здесь не только в чинах и рангах. Каждый моряк на «Ламуте» доволен тем, что работает под началом такого капитана. Доволен строгим, раз и навсегда установленным порядком на судне. Во всем: в ускоренной обработке траулеров в штормовую погоду и в равномерной, без рывков и штурмовщины, работе бригад и смен на засолке, и в безукоризненной чистоте на палубе, в каютах, и, наконец, росте профессионального мастерства членов экипажа — во всем чувствуется твердая рука руководителя, наставника, старшего товарища. Старшего по должности, по службе. По возрасту капитан Заварин моложе многих на судне.

До недавнего времени капитанами судов в большинстве своем плавали люди пожилые, умудренные большим жизненным опытом. У нас на Камчатке сложилось так, что эта традиция нарушилась. Пришла молодежь. Дерзкая, умелая. Выросла и закалилась в труде и учебе. Экипажи таких судов, как большие морозильные траулеры «Браслав», «Хинган», плавбаза «Орочон», возглавили молодые капитаны Сотников, Дубовицкий, Щербань. Все они выросли здесь, у нас на флоте.

Менее чем за десять лет прошел путь от второго штурмана небольшого судна до капитана плавучей базы Олег Заварин. Невысокого роста, всегда подтянутый, и тогда выглядел он моложе своих тридцати лет. Верно, опыт у него был. Неплохой опыт. В 1961 г. Заварин окончил Владивостокский рыбопромышленный техникум. С дипломом штурмана приехал в Петропавловск. Определили вторым помощником на траулер «Гага». Капитан «Гаги» Илья Григорьевич Евстафиади посмотрел внимательно на выпускника и сказал коротко: «Принимайтесь за дело». А сам подумал: «Молодозелено. Упорхнешь ты отсюда, птенчик». Об этом он поведал Заварину незадолго до того, как через два с лишним года Олег сменил его на посту капитана.

Три с лишним года тралил рыбу у берегов Камчатки. В отдаленные районы промысла ходить тогда не отваживались. Лишь в пятьдесят девятом водил траулер «Северянин» в район островов Прибылова. Работал потом в управлении. Практиковался в вождении большого судна на «Ламуте» под началом капитана-наставника Геннадия Александровича Козырева, наконец, весной 1951 г. назначили Заварина на ответственный пост — капитана-директора одной из крупных на Дальнем Востоке плавучих баз «Ламут». Энергичный, беспокойный, Заварин здесь еще лучше проявил свои незаурядные способности организатора и наставника коллектива.

Промысловики помнят, как еще в недалеком прошлом немало сельди с так называемыми механическими повреждениями выбрасывали за борт. Не без сожаления делал это и Заварин, когда работал еще на траулерах. А что поделаешь, попадаете одна поврежденная в бочке — всей партии сортность снижают.

— Ведь она хорошая, можно же солить ее, ну, скажем, тушками, — убеждал он начальника производства плавбазы Цыбулько. — Можно.

Попробовали. Получилось. По качеству не уступает стандартной. На траулеры полетела радиограмма: «Сельдь с механическими повреждениями сдавать на обработку».

Две тысячи центнеров тушки за экспедицию 1962 г. приготовили обработчики «Ламута».

У добрых дел большие крылья. Начинание капитана плавбазы Заварина подхвачено многими рыбаками Дальнего Востока. Стоит ли говорить о том, сколько рыбы дополнительно получила страна.

В большом, нелегком деле не обходилось без трудностей. В трюмах рыбы полно. Траулеры обрабатываются быстро. Вдруг выясняется — на исходе бочковая тара. Как быть? Запрос в управление. Ответ пришел неутешительный: «Доставим через пару недель». Потерять две недели ценного промыслового времени? Остановить рыбозавод — значит вызвать простой флота, сорвать выполнение плана добычи — недодать стране тысячи центнеров рыбы! Коллектив плавбазы, боровшийся за звание экипажа коммунистического труда, искал путь преодоления трудности. Больше всех, конечно, беспокоился капитан. Он пригласил к себе заведующего производством, матросов-бондарей.

— Судьба плана в наших руках, товарищи. Клепка есть на борту. Надо наладить сборку бочек. Сможем? — Капитан обвел взглядом присутствующих.

— Постараемся.

— Бывшую в употреблении можно использовать, — предложили моряки.

— Тоже верно. Ремонт и выпарку ее здесь наладим.

В море шторм. Тяжелые волны качают судно. Трудно держаться на ногах. На борту кипит напряженный труд. На помощь бондарям пришли обработчики, палубная команда. Работали до седьмого пота. «Узкое» место было ликвидировано.

Можно рассказать еще и о том, как по инициативе капитана Олега Заварина и механика Валерия Науменко реконструировали цех обработчи- ки, как был осуществлен замысел капитана по установке дополнительно- го виброукладчика. В цехе стало просторнее, производительность труда поднялась. Теперь стали обрабатывать и шестьсот центнеров рыбы в сут- ки, и девятьсот, и более.

Сообщение о награждении Олега Антониновича Заварина орденом «Знак Почета» застало его в родном порту. Плавбаза возвратилась из Берингово- морской экспедиции с победой. План и рейсовое задание перевыполне- ны. В этом рейсе экипажу присвоено звание коллектива коммунисти- ческого труда.

Сейчас «Ламут» ушел на ремонт. А через месяц-полтора капитан Заварин снова поведет плавбазу в район промысла. Семьдесят четыре ты- сячи центнеров рыбы принял в обработку экипаж в прошлом году.

— Рубеж наш — сто тысяч центнеров, — говорит капитан.

Это рекорд.

— Такое количество рыбы мы можем и будем обрабатывать ежегодно. И, конечно же, экипажу «Ламута», носящего почетное звание коллектива коммунистического труда, это под силу.

Н. Настич

Камчатская правда, 8 мая 1963 г., № 107

Залог успехов

На нашем «Хингане» все молодо: и само судно, снявшееся с рейда в свой первый промысловый рейс, и люди, в большинстве впервые вкусив- шие соленых брызг, хлесткие ветры океана. Но не о увлекательной роман- тике собираюсь я говорить, а о том, как молодые парни, только что сняв- шие с плеч солдатские шинели, жили и трудились, осваивая нелегкое рыбацкое дело.

Экипаж «Хингана» вправе называться молодежным. Ну, а когда увле- ченная молодежь горячо берется за дело — трудности нипочем. На слове этом, однако, должен себя одернуть, чтобы не поняли так, будто вся работа строилась на голом энтузиазме. Командиры производства горячую увле- ченность молодежи подкрепляли хорошей организацией труда.

На одном из профсоюзных собраний мы внесли предложение отказаться от порядка в оплате труда, принятого на других судах типа БМРТ, где заработок между матросами распределяется по классам: матросу первого класса платят больше, чем матросу второго класса, хотя работа практически у них одинаковая. Такая мерка для нашего экипажа не годилась. Мы успели освоить смежные профессии, стали широко практиковать взаимозаменяемость на всем производстве. А раз так, то и платить надо всем одинаково. С нами согласились. А на других промысловых судах от матроса второго класса на работе иногда можно услышать: «Если ты первоклассный матрос, и тебе больше платят, ну и трудись больше, а мне пора шабашишь». У нас такого не бывает.

Несколько слов о бригаде. Народ в ней дружный, работающий, с армейской закалкой. Все они не только хорошие производственники, но и активные общественники. Взять хотя бы Геннадия Рогожина и Алексея Радченко. Оба члены бюро судового комитета комсомола. Под стать им в труде комсомольцы Николай Немич, Юрий Иваницкий и Василий Харьковнин.

Мы соревновались с первой бригадой обработчиков. Именно соревновались, а не соперничали, чтобы «обставить» их по показателям. Случится отставание у соседей, скажем, на заготовке гофтары или забивке трюма готовой продукцией, идем к ним на помощь. Взаимная выручка и помощь в труде — вот что является залогом наших успехов.

А. Сериков, бригадир смены цеха обработки
Камчатская правда, 16 мая 1963 г., № 114

Рассекречивая «секреты»

Дары свои море щедро отдает лишь упорным и настойчивым, мужественным и смелым. Таков он и есть, экипаж «Хингана», прославивший себя богатыми уловами, высоким качеством продукции. А кому все же принадлежит пальма первенства в достигнутых показателях? Каждый член экипажа, не задумываясь, скажет: добытчикам. Траловые вахты работали на совесть. Обработчики на них не в обиде — получали столько сырца, что завод едва успевал морозить рыбу, делать консервы и кормовую муку.

— Организаторы лова могли бы рассказать много интересного, — с теплотой отзывается о рыбаках капитан-директор Владимир Александрович Дубовицкий. — Если говорить о «секретах» добытчиков, то рассказ надо начинать с организации поиска рыбы. Это один из основных факторов успешного лова. На некоторых больших морозильных траулерах за сутки делают по 12—13 тралений. «Хинган» же — только 6—7. И не умышленно. Просто не успевали. У нас много времени уходит на поиски. Но «игра стоит свеч». Меньшим числом тралений экипаж брал больше рыбы, чем те, кто в погоне за количеством заметов, не глядя, швырял за борт трал и нередко поднимал его пустым.

«Хинган» оснащен тремя отечественными рыбопоисковыми приборами. Большую помощь в налаживании их оказал В. И. Кравченко, работник

промразведки. Он смонтировал большую фишлупу на приборе «Палтус», которой до этого на нем не имелось. «Палтус» стал основным поисковым аппаратом из трех имеющихся на судне.

Большая заслуга в достижении высоких уловов траловых мастеров и прежде всего И. А. Ищенко, беспокойного по натуре человека, отличного рыбака. Практика первых дней промысла выявила серьезный дефект в тралах, изготавливаемых на базе Океанской. И. А. Ищенко быстро устраняет просчет изготовителей. Усилил одну часть орудия лова рубашкой из двойной дели. Чаще стали устанавливать дележные стропы.

Тралмастеры внимательно следили за состоянием орудий лова. Ежесуточно делали промеры трала по всем его параметрам. При обнаружении отклонений быстро приводили в норму. Дело в том, что капрон, из которого изготовлен трал, поддается деформации, а, следовательно, и снижаются его гидродинамические свойства. Стоит сутки поработать новым тралом, как из-за растяжки дели изменяются его параметры, образуются мешки. Уловы катастрофически падают. У новичков это часто приводит к проловам. Подобного в практике «Хингана» не наблюдалось.

В результате всех предпринятых мер добытчики достигли наивысших уловов среди промысловых судов нашего бассейна и сэкономили немало средств за счет продления срока службы орудий лова. Нормы вылова на каждый трал перекрыты в два раза.

Камчатская правда, 16 мая 1963 г., № 114

Капитан Ансимов

Штурман Ансимов даже смутился, когда начальник отдела кадров УТРФ вручил направление на другое судно и сказал:

— Так вот, Афанасий Петрович, с повышением в должности поздравляю вас. Капитаном работать будете.

Пришел Ансимов на СРТ «Каменный» принимать судно. Моряки здесь, в основном, умудренные опытом. По возрасту он оказался моложе не только своих помощников, но даже и многих матросов. Это отметили про себя и члены экипажа. «Наловишь рыбы с этим», — гутарили между собой. Да и сам Ансимов еще не был уверен в своих силах. Что у него за плечами? В 1957 г. окончил Петропавловское мореходное училище. Плавал третьим помощником на пароходах «Барнаул», «Петр Соловьев», работал штурманом на траулерах «Кичига», «Карагинский». Старался закрепить, умножить знания, полученные в мореходке, да разве за три года многое постигнешь? А тут, как на зло, на новом судне с дисциплиной непорядок. Даже кое-кто из штурманов к выпивке пристрастился. Нужна не только жесткая рука руководителя, но и мастерство воспитателя.

Готовились к рейсу. Судовой повар Антонов просится у капитана на несколько часов домой.

— Что ж, иди, — ответил капитан, — да вовремя возвращайся, уходим.

Сутки прошли, вторые. Только на третьи является Антонов, а сам под хмельком.

— Можете идти на все четыре стороны, — спровадил его капитан. — Пьяницы на судне мне не нужны.

«Нет, с этим капитаном шутки плохи», — отметили про себя члены экипажа.

— За дисциплину-то борется, а как он рыбу ловить будет? — говорили другие.

Пришли в район промысла на лов камбалы. Сделали один замет, другой, третий. Слабо. С тридцатью пятью тоннами пошли на сдачу. На судне снова слышались недовольные голоса:

— Ну и прислали капитана... Будем в пролове.

Ансимов переживал неудачу больше других. «Может, и в самом деле рано доверили мне этот ответственный пост?» — мысленно спрашивал себя.

Приказал собраться всему экипажу в кают-компанию. Советуется.

— Вот вы, товарищи, сами как думаете, почему у нас уловы ниже, чем у других? — обратился он к морякам.

В разговоре приняли участие матросы, штурманы, члены машинной команды. Выслушал капитан всех внимательно и сказал:

— На том и порешим, товарищи. Первое, строго следить, чтобы не было заворотов трала, второе, добавим груз к нижней подборе, кухтылей к верхней — этим увеличим раскрытие трала. И, наконец, последнее. Будем следить, анализировать, какой длины следует вытравливать кабели.

В рыбацкой спецовке капитан вышел на палубу. Вместе с траловой вахтой по-новому вооружили трал. Сделали пробное траление — хорошо. Второе — еще лучше. Теперь СРТ «Каменный» уходил на сдачу с полной загрузкой. Не осталось и тени недоверия, предвзятости, с которыми относились к новому капитану поначалу.

Добыча рыбы на их судне росла. Росла на флоте и слава экипажа СРТ «Каменный». Экипажу было присвоено звание комсомольско-молодежного. Моряки тут же поставили перед собой новую цель — бороться за звание экипажа коммунистического труда.

— Теперь у нас все должно быть по-коммунистически: и работа, и поступки, — говорил тогда капитан Ансимов.

Пример подавал сам. Его можно было встретить то в штурманской за прокладкой курса, то на палубе, где моряки во главе с тралмастером чинили трал.

В кают-компании соберутся свободные от вахты, обращаются к капитану: «Расскажите, Афанасий Петрович, какие уловы у других экипажей флота?» Ансимов рассказывает. Капитан всегда в курсе всех дел.

...Промысловая обстановка в нынешнем году была нелегкой. Штормило. В апреле и мае были дополнительные трудности, вызванные плохим снабжением промысловым снаряжением. Приморцы и сахалинцы ловили окунь капроновыми тралами, у камчатских рыбаков их не хватало. Плохо развернулись в отделе добычи и отделе снабжения УТРФ.

Уловы падали, но экипаж СРТ «Каменный», возглавляемый капитаном Ансимовым, один из немногих окуня ловил хорошо. Руководство объеди-

ненной экспедиции поручило Афанасию Петровичу поделиться опытом работы пеньковым тралом. В эфире звучал густой голос капитана опорно-показательного судна, руководителя экипажа коммунистического труда Афанасия Петровича Ансимова. Слушали его приморские, сахалинские моряки, совету его внимали промысловики Камчатки. Ансимов рассказывал о том, как просто, с помощью дополнительного груза, кухтылей и других нехитрых приспособлений удалось им повысить уловистость трала. Стоит ли говорить о том, какую пользу принесло это всем судам экспедиции. Ясно одно: в успешной добыче окуня моряками тралового флота немалая заслуга капитана СРТ «Каменный» Афанасия Петровича Ансимова.

Рассказ об этом человеке был бы неполным, если бы мы не поведали еще о двух памятных для него событиях этого года. Указом Президиума Верховного Совета СССР капитан Ансимов награжден орденом «Знак Почета», а в дни работы пленума ЦК КПСС его приняли кандидатом в члены нашей коммунистической партии.

Н. Настич

За высокие уловы, 29 июня 1963 г., № 77

Приказ по УТРФ № 473 от 5 июля 1963 г. «Об организации экспедиции по добыче сельди и окуня в третьем квартале»

Во исполнение приказов ГДВРП № 143 от 27 марта и № 273 от 14 июля об организации и проведении в третьем квартале с. г. экспедиционного промысла сельди в Охотском море и окуня в Аляскинском заливе, приказываю:

1. Организовать в третьем квартале две экспедиции: в Охотском море по промыслу сельди и в Аляскинском заливе по промыслу окуня.
2. Утвердить план для сельдяной экспедиции в количестве 227 тыс. ц и для окуневой — 60 тыс. ц окуня и 11 тыс. ц прочих пород рыб.
3. Определить участие флота в третьем квартале на промысле сельди 40 СРТ, на промысле окуня — 2 БМРТ и 20 СРТ, исходя из норм вылова, утвержденных ГДВРП.
4. Возложить руководство экспедициями на флагманских специалистов согласно приказу управления № 326 от 10 мая 1963 г. и штатного расписания, утвержденного 12 марта 1963 г.
5. Производить оплату труда и премирование флагманским специалистам согласно существующего положения.

И. о. начальника УТРФ П. Демидов

Приложение

Флагманский капитан — начальник группы флагманских специалистов — заместитель начальника УТРФ по промыслу: колонна на промысле сельди — Серга А. И.; колонна на промысле окуня — Петухов Е. А.

Помощник флагманского капитана — заместитель начальника группы флагманских специалистов по политработе: колонна на промысле сельди — Скорлыгин С. Н.; колонна на промысле окуня — Новиченко Г. М.

Флагманский помощник по политработе: колонна на промысле сельди — Краснощеков С. Я.

Флагманский инженер по добыче рыбы: колонна на промысле сельди — Кузнецов И. А.; колонна на промысле окуня — Пашенко А. Г.

Флагманский инженер по обработке рыбы: колонна на промысле сельди — Русс В. А.

Флагманский инженер-электрорадионавигатор: колонна на промысле сельди — Хисаметдинов; колонна на промысле окуня — Дорохов В.

Старший мастер-наставник по добыче рыбы: колонна на промысле сельди — Ласкин А. И., Чувочин В. А.; колонна на промысле окуня — Дейнега В. К.

Старший мастер-наставник по обработке рыбы: колонна на промысле сельди — Кислов; колонна на промысле окуня — Пахомов.

Флагманский капитан-наставник: колонна на промысле сельди — Бородовский В. Р., Писаревский Б. Н.; колонна на промысле окуня — Соколов Ю. П., Моисеев А. Н.

Флагманский механик-наставник: колонна на промысле сельди — Печенкин, Прищепов; колонна на промысле окуня — Лахно В. З.
ГАКК, ф. Р-275, оп 4, д. 256, л. 27—28

Муки «Орочона»

«Орочон» пришел к северным берегам Охотского моря. СРТ, уже находившиеся здесь, изо дня в день выставляли длинные порядки сетей. И все же трюмы их оставались пустыми, сельдь не шла... Только с 10 июня обработчикам пришлось жарко. Один за другим подходили траулеры, до предела загруженные сырцом. С каждым днем работать становилось все труднее. Чтобы справиться с живым потоком, бригады обработчиков разбились на звенья, в каждом по трое. Теперь плавбаза могла одновременно вести приемку с трех СРТ.

Появилась, однако, другая опасность. Даже большое количество траулеров не могло обеспечить плавбазу сельдью. От места лова до стоянки «Орочона» — двенадцать часов хода. В два конца — уже двадцать четыре... А июньский план переработки не маленький — нужно выпустить 8 500 ц рыбы. И тогда капитан-директор плавбазы В. С. Татарников принял смелое решение. Он вывел судно в район промысла, благодаря инициативе до конца месяца приняли на борт 11 069 ц. На сокращении переходов траулеры сэкономили 21 сутки и 19 т дизтоплива, выловив за это время лишних 3 150 ц. Регулярные сдачи резко повысили сортность продукции. В июне первым сортом принято 87,4 %.

В июле из-за недостатка судов-перегрузчиков полностью загруженный «Орочон» был вынужден сняться в порт, чтобы сдать 13 000 ц готового полуфабриката. На смену ему пришел «Ламут». Но по-прежнему обстановка в районе лова со сдачей рыбы остается тяжелой. Часть траулеров вынуждена ходить на сдачу за 400 миль.

17 июня вечером «Орочон» пришвартовался у городского холодильника Петропавловского комбината. За первых полтора дня разгрузили всего четыре тысячи бочек, хотя можно было семь. Причины две. Первая — чрезмерная придирчивость работников холодильника и вторая — равнодушные руководители комбината.

Новая бочка стоит 14 руб. Известно, что после того, как в ней побывает рыба, она лучше не делается, хотя и не приходит в негодность полностью. Поэтому тралфлот, сдавая полуфабрикат комбинату, получает за бочку всего 6 руб. 50 коп. Остальные деньги как бы предназначаются на ремонт тары. В свою очередь комбинат обязан принимать бочку даже с дефектами, если из нее не вытекает тузлук.

Руководители комбината забыли об этом. И, ссылаясь на их распоряжение, директор холодильника Г. Л. Гудков и технолог И. Е. Асоров запретил принимать бочки с незначительными повреждениями. В результате 17-го, 18-го да и в начале 19 июля можно было наблюдать такую картину. Мощный порталый кран поднимал из трюма площадку-парашют с девятью бочками полуфабриката, а через две минуты он же возвращал на плавбазу три-четыре бочки, которые не понравились приемщику. Вскоре не приглянувшимся грузом была завалена вся палуба судна. 19 июня все эти бочки были приняты после того, как их осмотрел главный технолог комбината П. К. Кривошеев.

Отдел обработки тралфлота, зная трудности приемки, заранее пригласил тов. Кривошеева и заведующую центральной лабораторией комбината А. В. Амосову на «Орочон», и те пообещали прибыть туда 18 июля к девяти часам утра, но задержались... на двадцать пять часов. В результате — потеря драгоценного времени из-за неразберихи. А кто дал право даже таким ответственным работникам транжирить часы, сэкономленные самоотверженным трудом обработчиков и моряков плавбазы?

По их вине допущено и еще одно нарушение. Представители холодильника не организовали проверку полуфабриката в бочках по качеству и количеству, хотя она должна делаться одновременно с приемкой. Такое запоздание выгодно для комбината, так как позволяет «не заметить» изменения в качестве продукции, произошедшее от приемки до проверки, но невыгодно для Тралфлота и, главное, для государства. Думается, что органы партийно-государственного контроля разберутся с виновниками затянувшейся разгрузки «Орочона».

Необходимо также, чтобы они обратили внимание и на следующий факт. При проверке выяснилось, что в желудочках сельди, принятой плавбазой с 9 по 12 июля, имеется много рачка-калянуса, ведущего к порче готовой продукции. Такую сельдь нельзя добывать, а если уж она поймана, то ее следует перерабатывать на месте. Но заведующие производством и лабораторией плавбазы П. Н. Шевкунов и В. Н. Сурмина забыли об этом. В результате в город доставлено около пяти тысяч бочек каланусной сельди. Хорошо, если дело кончится «Орочоном», но в районе, зараженном каланусом, работают сейчас около двадцати пяти траулеров. Если отдел

обработки УТРФ не примет сейчас же решительных мер, убытки могут возрасти.

Наверное, есть о чем подумать и членам комитета ВЛКСМ тралового флота. Когда-то дела «комсомольского прожектора» «Орочона» были известны всей области. А нынче плавбаза четверо суток принимала негодную сельдь, и ни один комсомолец не поднял головы против вопиющего безобразия.

Ф. Челноков

Камчатский комсомолец, 21 июля 1963 г., № 85

Приказ по УТРФ № 518 от 29 июля 1963 г. «Об улучшении работы флагманских специалистов промысловой флотилии»

На флагманских специалистов промысловой флотилии возлагается: руководство флотом непосредственно в районе промысла, оказание практической помощи отстающим судам, обмен передовым опытом работы лучших судов флота, техническая эксплуатация судовых механизмов, приборов, орудий лова и судов в целом, а также ремонт, все другие промысловые задачи, направленные на лучшее использование промыслового флота и плавбаз.

Однако имеются факты, когда флагманские специалисты отвлекаются от решения основных производственных вопросов, что неудовлетворительно отражается на работе флота и выполнении им основных задач производства. Так, флагманские механики-наставники и инженеры-электрорадионавигаторы в период пребывания в районе промысла занимаются, в основном, ремонтом флота вместо осуществления эффективно-го контроля правильной технической эксплуатации судовых механизмов и судов в целом, а флагманские капитаны-наставники зачастую ограничиваются только инспектированием судов.

Такое положение можно объяснить тем, что службы и отделы управления неправильно понимают роль и назначение этих специалистов промысловой флотилии и загружают их выполнением несвойственных для них функций, что в значительной степени снижает эффективность работы флагманских специалистов по обеспечению технической эксплуатации флота.

Руководство промысловой флотилии со своей стороны слабо осуществляет руководство и контроль работы флагманских специалистов в период их пребывания в море и на берегу. Такое положение объясняется тем, что флагманские специалисты подчинены одновременно руководству промысловой флотилии и начальникам соответствующих отделов и служб управления. Такое двойное подчинение флагманских специалистов не обеспечивает конкретности в руководстве этими специалистами.

В целях улучшения работы и обеспечения должного технического обслуживания промысловой флотилии приказываю:

1. Всех флагманских специалистов (капитанов-наставников, механиков-наставников, электрорадионавигаторов-наставников, старших мастеров-наставников по добыче и обработке) из штата отделов управления с 1 августа с. г. исключить и передать в штат промысловой флотилии. Запретить отделам управления использовать флагманских специалистов для работы в отделах в период их пребывания в порту без согласия на то руководства промысловой флотилии.

2. Запретить начальнику экспедиции в период нахождения флагманских специалистов в море привлекать их к ремонту и другим работам, не связанным с технической эксплуатацией судов флота. Флагманским специалистам в своей повседневной работе строго руководствоваться утвержденными положениями, инструкциями и заданиями служб и отделов управления.

3. Механико-судовой службе (т. Филимошину Н. В.), отделу связи (т. Кузнецову Д. И.) ремонт судов, электронавигационных и поисковых приборов в районе лова производить специалистами плавмастерских, для чего руководству СРЗ «Фреза» выделить и укомплектовать ремонтные бригады соответствующими специалистами. Руководство ремонтными работами в море возложить на старших механиков плавбаз и плавмастерских, находящихся в районе лова.

4. Все распоряжения, указания по руководству флагманскими специалистами со стороны служб и отделов управления производить только через начальника экспедиции.

5. Возложить на начальника экспедиции ответственность за техническое состояние, техническую эксплуатацию флота экспедиции, добычу, обработку рыбы, бережность мореплавания.

6. Контроль исполнения настоящего приказа возложить на руководство промысловой флотилии тов. Сергу А. И.

И. о. начальника УТРФ П. Демидов

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 256, л. 101—102

Приказ по УТРФ № 564 от 19 августа 1963 г. «О поощрении экипажа плавбазы “Ламут” за добросовестный и качественный ремонт, проведенный в Японии»

Плавбаза «Ламут» с 18 мая по 29 июня 1963 г. находилась в ремонте в Японии. Все члены экипажа не считались с личным временем, принимали активное участие в ремонте плавбазы и осуществляли хороший контроль ремонта, в результате чего плавбаза была качественно отремонтирована в установленный срок и с меньшими затратами, чем отпустились по смете.

Особенно хорошо принимали участие в ремонте плавбазы второй механик т. Иванцов Г. М., второй помощник капитана т. Ромашкин Ю. И., электромеханик т. Иваник Л. Г., мотористы тт. Поздняков М. П. и Большаков Г. И., матросы тт. Рассказов А. Б. и Трухин Е. А. Хорошо осуществляли контроль производства ремонта и расходования средств по смете капитан

т. Заварин О. А., старший механик т. Дулин М. С. и старший помощник капитана т. Пермяков В. И.

Все члены экипажа во время ремонта достойно вели себя в Японии, как подобает вести себя советскому моряку.

Приказываю: 1. Объявить благодарность и выдать бесплатные путевки в дом отдыха за счет фонда предприятия капитану т. Заварину О. А., старшему механику т. Дулину М. С., старшему помощнику капитана т. Пермякову В. И., электромеханику т. Иваник Л. Г. 2. Наградить почетными грамотами моториста т. Позднякова М. П., второго механика т. Иванцова Г. М., моториста т. Трухина Е. А. 3. Объявить благодарность: мотористу т. Большакову Г. И., второму помощнику капитана т. Ромашкину Ю. И., мотористу т. Рассказову А. Б.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 258, л. 53—54

Приказ по УТРФ № 581 от 29 августа 1963 г. «О неправильном использовании судовых средств связи»

Лагутин В. А., радиооператор СРТ «Карага», написал письмо в Государственный комитет по рыбному хозяйству СССР по вопросу упорядочения заработной платы радиооператоров промысловых судов и обслуживания электронavigационных приборов на судах. Работая в то время радиооператором СРТ «Красное Знамя», т. Лагутин В. А. организовал через судовые средства связи сбор подписей радистов судов УТРФ. Таким действием т. Лагутин В. А. грубо нарушил порядок использования служебных радиостанций и правила передачи по ним корреспонденции.

Приказываю: 1. Лагутину В. А., радиооператору СРТ «Карага», за использование судовой радиостанции не по прямому назначению и несоблюдение правил передач по ней корреспонденции объявляю строгий выговор. 2. Начальнику отдела связи УТРФ Кузнецову Д. И. усилить контроль использования судовых средств радиосвязи и соблюдения правил передач по ним корреспонденции.

И. о. начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 258, л. 84

Приказ по УТРФ № 618 от 19 сентября 1963 г. «О премировании особо отличившихся дружинников дружины имени Петра Ильичева»

За активное участие в охране общественного порядка в поселке моряков-рыбаков в «Черемушках», приказываю:

1. Наградить ценными подарками следующих дружинников: Столярову Галину Ивановну, Соловьянова Алексея Семеновича, Володченко Александра Антоновича, Большакову Веру Лукьяновну, Волкову Шамсенюру Сенятуллонову, Сафьянову Августу Васильевну, Тарасову Анну Алексеевну, Воронову Александру Васильевну, Михайлову Нину Спиридоновну. Выделить для этих целей 150 руб. из фонда предприятия.

2. Наградить почетными грамотами: Львову Светлану Дмитриевну, Ускову Веру Петровну, Каренину Раису Герасимовну, Гречушкину Анну Васильевну, Ваняеву Варвару Семеновну, Попову Тамару Яковлевну, Вишнякову Александру Тимофеевну, Нестерову Марию Степановну — за активное участие в работе товарищеского суда, Савину Валентину Викторовну, Годес Полину Матвеевну, Любкину Раису Александровну, Романенкову Валентину Андреевну.

3. Объявить благодарность: Великосельской Галине Емельяновне, Осиповой Елене Сергеевне, Пичугиной Пелагее Кузминичне, Черниковой Анастасии Леонтьевне, Поповой Раисе Евстафеевне, Большаковой Вере Александровне, Подрыгуля Нелле Сергеевне, Захаровой Валентине Васильевне.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 258, л. 133

Приказ по КРП № 318 от 23 сентября «О премировании членов судозкипажа БМРТ «Хинган»»

По инициативе командного состава БМРТ «Хинган» был найден и освоен новый район промысла морского окуня. Переход до этого района составляет трое суток, а до прежнего района лова в Аляскинском заливе — восемь суток. За одиннадцать суток, с 14 по 25 августа, в новом районе экипаж БМРТ «Хинган» добыл 7 480 ц окуня. В настоящее время все БМРТ Камчатрыбпрома и семь БМРТ Приморрыбпрома успешно работают в этом районе.

В новом районе лова хороший грунт, порывов тралов практически не бывает. Средний вес окуня здесь составляет 500 граммов, тогда как в Аляскинском заливе — 300 граммов, что очень важно для производительности при разделке окуня.

В целях поощрения этой ценной инициативы приказываю: ...премировать в размере месячного оклада следующих членов судозкипажа БМРТ «Хинган»: Дубовицкого Владимира Александровича, капитана, Михедова Артура Алексеевича, старшего помощника капитана, Фоминых Валентина Ильича, старшего механика, Ковресьева Николая Сергеевича, старшего тралового мастера, Ковалева Владимира Алексеевича, акустика...

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 509, л. 337

9 092 центнера рыбы на траулере за полгода

Экипаж траулера «Механик Лесовой» в числе первых завершил выполнение плана пятого года семилетки. За полгода добыто и сдано 9 092 ц рыбы при годовом плане 8.600 ц. В эти дни судно находится на ремонте. На его борту побывал наш специальный корреспондент. В беседе с ним капитан «Механика Лесового» Юлий Евгеньевич Назаренко рассказал о том, как жил и трудился экипаж, как достигалась победа.

Сто восемьдесят два дня в море. 15 февраля «Механик Лесовой» оставил за кормой ворота Авачинской губы. В снастях свистел встречный норд-остовый ветер. Судно то зарывалось носом в волну, то выныривало на ее гребень. Винт отбрасывал мило за милей. И так все девять суток — до самого района промысла — Аляскинского залива. Перед судном растянулся безбрежный, суровый и беспокойный Тихий океан. Точнее, не девять суток не видели берегов родной земли камчатской моряки траулера, а все 182 дня. Столько времени длился их рейс.

На следующий день после прихода в район лова связались с поисковыми судами, вышли на камбальную банку, бросили трал. В кутке пусто. Еще раз — снова неудача.

В чем дело? Капитан судна Юлий Евгеньевич Назаренко с недоумением смотрит то на старшего помощника Владимира Авдеева, то на тралового мастера Владимира Лобкова. И Авдеев, и Лобков имеют большой опыт работы с тралом. Капитан Назаренко не так давно перешел с транспортного судна на промысловое.

На палубе собралась почти вся команда. Бросили снова трал. Начали травить ваера. Наблюдают. Траловые доски коснулись поверхности воды. Ах, вон оно что: кормовая траловая доска не годится. Нужно менять. Казалось, теперь будут уловы. Брать рыбу действительно стали, но все же успехи мало радовали. За первые десять дней в трюм загрузили всего 65 т камбалы. Вскоре после сдачи рыбы на морозильщик экипаж «Механика Лесового» постигла еще одна неудача: лопнул подвесной ролик на кормовой траловой дуге. На борту всего лишь 15 т рыбы. Остаться на банке и устранять поломку? И трудно без помощи мастерской, и времени много потеряешь. С этим мизерным уловом пришлось идти к морозильщику, а заодно и ремонтироваться. Потеряно несколько суток.

— Теперь-то уж не должно быть помех, — рассуждали моряки.

К сожалению, просчитались. И угораздило же так, что как раз в те дни, когда вышли на хорошие скопления камбалы и за короткое время взяли ее около пятисот центнеров, полетел подшипник в моторе траловой лебедки.

— Не успели от одной беды отделаться, как навалилась другая, — заговорили на судне. Недобрым словом вспоминали ремонтников.

Скрывая свое волнение, капитан Назаренко распорядился поставить судно носом на волну. Как только забрезжил рассвет, старший механик Иван Омеляненко, второй механик Юрий Пряжников, судовой электрик Владимир Слупский при шестибалльной зыби начали разбирать мотор. Промокшие до нитки, к полудню они доложили капитану:

— Все в порядке, Евгеньевич.

Вышли на банку. Уловы хорошие. Пятнадцать-двадцать минут пройдет судно с тралом, начинают подъем — у правого борта покачивается на волне полный куток с рыбой. Камбала ловилась крупная, прилов небольшой. Вахты работали напористо, сменялись с точностью через семь часов. Времени у моряков было достаточно и для отдыха, и для того, чтобы со-

браться вместе и помудрствовать над тем, как быстрее взять годовой план и выполнить обязательство.

Самым уловистым был март. Из 3 523 ц камбалы, добытой моряками за всю путину, больше двух третей ее выловили в марте.

И все же, несмотря на то, что к началу апреля дружными усилиями всего коллектива экипаж в какой-то мере восполнил пролов, успехи его по сравнению с моряками других судов были весьма скромными. Досадно было тем более потому, что экипажу судна, одному из первых на флоте, еще в 1959 г. присвоено звание коммунистического, что траулер «Механик Лесовой» уже давно назван маяком нашего флота.

Немного истории. Как только заходишь в кают-компанию, в глаза бросается отлитая из бронзы табличка с ажурным тиснением слов. Читаем: «Победителю в социалистическом соревновании за высокие уловы рыбы в 1955 г. — экипажу СРТ «Механик Лесовой», достигшему вылова 16 630 ц рыбы». Спрашивать не надо, по чьей инициативе решено увековечить трудовой подвиг моряков. Об этом ясно сказано в конце таблички: «Приказ министра рыбной промышленности № 63 от 23 февраля 1956 г.». Здесь же называются имена отличившихся тогда членов экипажа. Вот они: Евсеев Н. Д., второй механик, Король В. Е., капитан, Попов А. В., боцман, Трохимчук В. К., матрос 1-го класса, Фомин А. С., мастер добычи, Чирков Е. П., второй помощник капитана.

А вот некоторые цифры и факты, характеризующие вклад моряков в досрочное выполнение семилетнего плана. В 1960 г. «Механик Лесовой» взял 12 100 ц рыбы. На следующий год, в начале июля, экипаж судна встречали с цветами и музыкой. Много теплых слов и добрых пожеланий высказывалось тогда коллективу на митинге по случаю досрочного выполнения годового задания. 21 000 ц — полтора годовых плана — взял тогда экипаж коммунистического труда. 18 500 ц — итог работы за прошлый год. Годовой за шесть месяцев — результат нынешнего года. 67 000 ц на счету траулера за четыре с половиной года семилетки. План перевыполнен. Как видно, перевыполнение заданий стало традицией судозэкипажа.

И еще одна хорошая традиция есть у экипажа. Моряки чтят память своего собрата по труду, героически погибшего моряка-механика Лесового, имя которого теперь носит их судно. Пишут письма семье моряка, живущей ныне в Хабаровске, поздравляют с праздником.

Капитан Ю. Е. Назаренко показывает ответ дочери моряка на его письмо. Лена Лесовая пишет о том, что перешла в десятый класс, что во время каникул проходила производственную практику за прилавком центрального универсама, что после окончания одиннадцатилетней школы получит профессию продавца промышленных товаров. Повела о планах на будущее: «Мечтаю окончить медицинский институт. Хочу помогать людям бороться с болезнями», — пишет она в заключение своего письма.

Но коснемся еще раз истории. Продолав неблизкий путь от города Ростка в Германской Демократической Республике, где строилось судно,

в 1952 г. траулер пришел в наш Петропавловск. За десять с лишним лет работы на промысле траулер «Механик Лесовой» выловил более 120 000 ц рыбы. Это целый железнодорожный состав!

Много моряков сменилось на судне за эти годы. И каждый, кто промыслял рыбу на нем, по праву гордится сознанием того, что в общие успехи коллектива вложена доля и его труда. Изю дня в день нужно увеличивать эту долю, не уронить доброй славы, завоеванной предшественниками.

Учеба и труд горы сокрут. Без этого в промысловом деле немислимо. Дело не только в том, что к середине апреля невесть куда исчезла камбала, промыслять которую намечалось, по меньшей мере, еще с месяц. Надо было срочно искать новый объект промысла. Надежды возлагали на поисковиков, советы руководителей промысловой экспедиции и, не в последнюю очередь, — на свои собственные силы, упорный труд моряков.

Через несколько дней капитаны промысловых судов приняли по радио распоряжение начальника объединенной экспедиции т. Макштаса переключиться на добычу окуня.

Легко сказать «переключиться». А если многого для этого не хватает? В отделе добычи распорядились пока не давать промысловым судам окуневые тралы. Подбросить их обещали лишь к разгару окуневой путины. Вовремя снабдить орудиями лова не смогли: на промысел окуня переходить пришлось почти внезапно. Отсутствовало не только необходимое промснаряжение, у многих не хватало главного — опыта. Это относилось и к морякам траулера «Механик Лесовой». К тому же тралмастера Виктора Лобкова по семейным обстоятельствам пришлось отпустить домой. На его место пришел другой специалист — Прокопий Радостев. Владимир Васильев подменил Авдеева на посту старшего помощника капитана.

По словам нового старпома Васильева, два значительных достоинства были налицо на борту траулера: спаянная работа экипажа и непреклонное желание добиться успеха.

Руководители экспедиции уже в первые дни работы на промысле окуня организовали обмен опытом. Штурманский состав, все моряки траулера «Механик Лесовой» внимательно слушали рассказы приморских, сахалинских и наших камчатских промысловиков — капитанов траулеров «Вольск», «Уфа», «Каменный» об опыте добычи окуня. Полезным опытом обменялись по радио траловые мастера.

Штурманский состав, да и большинство членов экипажа судна, теперь уже были знакомы с приемами добычи морского окуня. Перво-наперво в этом деле не обойтись без ежеминутного контроля за поисковыми приборами: эхолотом и фишлупой. Надо вести наблюдение за глубиной и рельефом дна, уметь выбирать место для спуска трала. Уже через несколько дней на судне знали о том, что в ясную погоду на грунт окунь садится с наступлением рассвета, а в ненастное — позже. Натренированная за долгие месяцы промысла траловая вахта работала четко. Всего несколько минут им требовалось для постановки трала. Окунь, как правило, брали на свалах глубин морского дна, рыба попадалась крупная. Быстрота в постановке

трала, его подъеме, обработке, своевременной сдаче — благотворно сказывались на качественных показателях. Об этом красноречиво говорят цифры. Если за вторую половину апреля было выловлено всего лишь 634 ц окуня, то в мае его добыча составила 1 961, в июне — 1 693 и за первую половину июля — 1 250 ц. Всего за рейс экипаж поймал 9 092 ц при плане на полугодие 8 600 ц. Перекрыты плановые показатели по сортности. Первым сортом намечалось сдать 88 % камбалы и 90 % окуня. Фактически из сданной рыбы первосортной оказалось 95,5 %.

Не обходилось без досадных помех, мешавших успешной добыче и на промысле окуня. Тралы окуневые, наконец, доставили. Но ценного времени моряки потеряли и здесь около десяти дней. За это время экипаж траулера мог бы добыть еще дополнительно не менее 50—60 т ценной пищевой рыбы. Мало того, что тралы, доставленные из порта, были несовершенными, снабженцы управления не позаботились снабдить промысловиков достаточным количеством материалов для ремонта тралов. Не хватало капроновой дели. А между тем, на скалистом грунте повреждения трала неизбежны. Надо ремонтировать. А чем?

Траловый мастер Прокопий Радостев, его помощник Никита Шухтин, матросы Григорий Горбатов, Виктор Старых в свободные от вахты часы не без труда распускали старые, износившиеся тралы и чинили те, которые еще можно было пускать в эксплуатацию.

Успех в досрочном выполнении годового плана экипажем траулера «Механик Лесовой» достался ценой большого и напряженного труда всего коллектива.

Когда с борта судна отправили радиограмму о том, что годового выполнен досрочно, руководители УТРФ сказали: «Горит по-прежнему маяк». Экипаж траулера коммунистического труда «Механик Лесовой», как и в прежние годы, идет в первых рядах победителей.

Н. Настич

За высокие уловы, 27 августа 1963 г., № 102

Распоряжение № 56 от 12 декабря 1963 г. «О наведении порядка в учете личного состава на судах УТРФ»

На большинстве судов УТРФ капитаны не ведут учета личного состава, работающего на судах. Многие капитаны не знают адресов, не ведут учета увольняемых на берег и зачастую не знают, куда и до какого времени уволен тот или иной член экипажа, что иногда приводит к задержке выхода судов в рейс.

Капитаны не интересуются деловыми качествами личного состава, передоверяя всю работу по кадрам своим помощникам, которые к этому вопросу относятся необъективно. Часто с судна списываются отдельные члены экипажа без оснований. Имеют место случаи, когда нарушителей трудовой дисциплины списывают по собственному желанию и дают им на руки положительные характеристики, а некоторых членов экипажа за малейшее нарушение трудовой дисциплины списывают

как злостных нарушителей без разрешения судовых комитетов. Этим вводят в заблуждение руководство управления и работников отдела кадров об объективном решении вопроса о дальнейшем использовании списанных членов экипажа.

В целях лучшего изучения подбора и закрепления кадров за судами обязываю:

1. По состоянию на 1 января 1964 г. предоставить в отдел кадров донесение и впредь при каждом возвращении судна из рейсов в порт представлять рейсовые донесения, в которых отражать положение с кадрами за рейс и давать деловую характеристику каждого члена экипажа с указанием соответствия занимаемой должности.

2. Вместе с табелями, подаваемыми в отдел кадров, представлять: 1) все выписки из судовых приказов, касающихся личного состава, как о наказании, так и поощрениях, 2) справку о движении судозипкажа с указанием: кто прибыл, когда и откуда, кто убыл, когда, куда и по какой причине, 3) в табелях указывать переходящий остаток неиспользованных выходных дней.

3. На всех судах завести с 1 января 1964 г. книгу учета личного состава, в которую заносятся все члены экипажа, кроме членов подменной команды. В книге иметь графы: 1) фамилия, имя, отчество, 2) год, месяц и число рождения, 3) образование, 4) звание и номер диплома, 5) партийность, 6) домашний адрес или адрес родных, 7) дата прибытия на судно и номер приказа, 8) дата убытия и причина списания.

На каждом судне завести отдельную папку с перепиской по личному составу и руководящими материалами, касающимися кадров.

4. Запрещаю выдавать характеристики членам экипажа на руки. Выдавать характеристики только по требованию руководящих работников управления или соответствующих организаций, которые должны быть подписаны капитаном, председателем судового комитета и секретарем партийно-комсомольской группы. Где имеются помполиты, подписывают и помполиты.

Распоряжение разослать на все суда для неуклонного исполнения.

Начальник УТРФ П. Анода

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 264, л. 37

Приказ по УТРФ № 849 от 16 декабря 1963 г. «Об успешном судоподъеме СРТ «Ястреб» в бухте Лаврова»

8 ноября 1963 г. СРТ «Ястреб» под командованием штурмана дальнего плавания тов. Рессинского Г. Г. при заходе в бухту Лаврова сел на каменную плиту. При наличии зыби СРТ «Ястреб» удалось самостоятельно сойти с грунта и с помощью ТХС «Меркурий» зайти в восточную часть бухты Лаврова. Имея пробоины в днище и заполненные водой трюмы № 1 и 2, судно еще сохраняло плавучесть. Капитан Рессинский выбросился в глубине бухты Восточная на берег, дабы не утопить судно на глубине. В результате посадки судна на грунт параллельно берегу СРТ «Ястреб»

получил крен на правый борт 45 градусов, впоследствии свалился на глубину и лег на 90 градусов, затонув на глубине 2,5—4,5 м.

Благодаря оперативным мерам со стороны службы морской инспекции УТРФ, также команд спасательного судна «Исполнительный», вспомогательного морского буксира «Маячный» и энергичных практических мер флагманского капитана-наставника Афанасьева В. А., СРТ «Ястреб» был поднят с грунта 29 ноября 1963 г., подготовлен к переходу и благополучно доставлен в порт Петропавловск...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 264, л. 56

Приказ по УТРФ № 854 от 19 декабря 1963 г. «О выплате премии судокмане БМРТ “Хинган”»

31 октября БМРТ «Хинган» выполнил рейсовый план с 1 июня по 31 октября 1963 г. по выпуску готовой продукции по первым сортам на 124,3 %. При плане 23 300 фактически выработано рыбопродукции 27 729 ц.

На основании положения об оплате труда судокман БМРТ приказываю:

1. Премировать судозкипаж БМРТ «Хинган» в размере 40 % сдельного заработка, начисленного за рыбопродукцию в рейсе с 1 июня по 31 октября 1963 г. За перерасход тары (ящичков № 30) в количестве 9 011 штук (также имелись нарушения стандарта укладки рыбы в ящички, небрежная обвязка ящичков проволокой) уменьшить размер премии Близняку — заведующему производством, Мащенко и Чижу — рыбным мастерам — на 25 % каждому. Дубовицкому В. А. — капитану — на 15 %. За систематическую задержку топливных отчетов уменьшить размер премии Фоминых В. И. — старшему механику — на 5 %. За несчастный случай, происшедший с матросом Ковальчук, уменьшить размер премии Ермолину — второму помощнику капитана — на 5 %.

За нарушение трудовой дисциплины и в соответствии с решением комитета профсоюза лишить премии Жулибо П. М., Янышева А. В., Минина С. В., Танарина А. Е., Юфимцева М. В., Юферова А. М., Дягилева Е. С., Косырькова А. И., Гуриненко М. Н., Добрыго А. Е., Толстикова П. П., Васильева В. В., Воробьева В. Н., Стебунова В. П., Лукьянчук В. И., Серикова А. А., Стодолина Ю. Д., Ушакова А. С., Мишина Г. Д., Калташова А. М., Байзарова Н. А., Трохимюка Д. П., Жукова Н. А., Сергеева В. П., Туровского П. И., Беякова В. В. и Котельникова Г. И. — на 100 % каждого (27 чел., то есть более чем четверть экипажа. — *С. Г.*); Киркота В. И. — на 25 % и Борисова Н. И. — на 15 %.

2. В соответствии с заключением главной бухгалтерии УТРФ временно, до прихода БМРТ «Хинган» в порт, задержать выплату премии Дубовицкому В. А. — капитану, Михедову А. А. — старшему помощнику капитана, Толстоброву А. И. — первому помощнику капитана и Коваленко — старшему бухгалтеру.

Заместитель начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 264, л. 71—72



Гарантийный ПАСПОРТ

Мы, комсомольско-моло-
дежная бригада тов.

Парфенова А.В.
гарантируем безотказную
работу отремонтирован-
ных нами механизмов:

1. ВМ-300 АС 4. штр. габарта

2. ВМ-100 АС 5. шениль

3. компрессор 6. Гравитацион-
ная 3000 часового

ВМ-300 АС. и ВМ-100 АС.

оснащенные механизмы
до 100 часового и 1000
часового по гарантии

Парфенов А.В. Г.В.М.

Мы, экипаж СРЗ

«Камчатская правда»

обязуемся технически грамотно
эксплуатировать устройства и
механизмы корабля, бороться за
продление межремонтных сроков
его эксплуатации.

Капитан Бирюков Н.И. Чусанов С.В.

Старший механик Михайлов В.И.

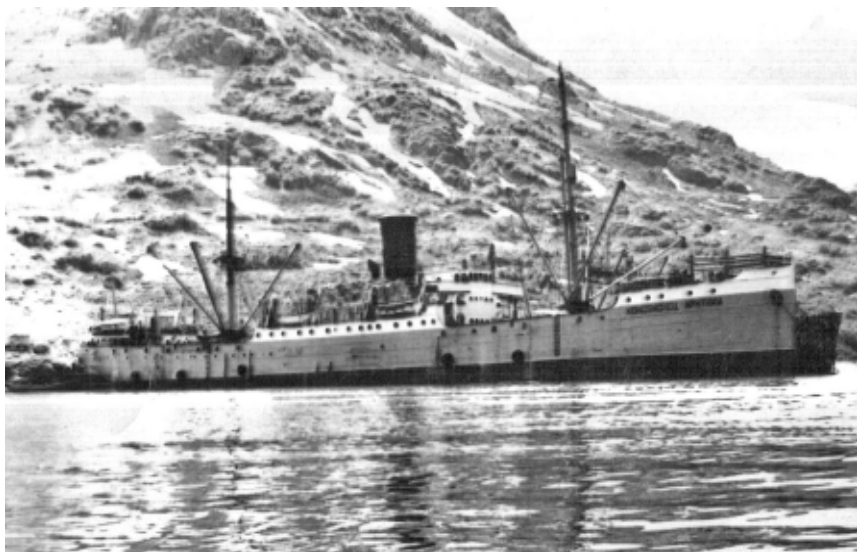
2-й механик Парфенов А.В.

Электромеханик Михайлов С.Ф.

д.т. 26.12.63г.



Гарантийный паспорт на механизмы СРЗ «Камчатская правда»,
выданный комсомольско-молодежной бригадой СРЗ «Фреза»
А. В. Парфенова, 1963 г. (из фондов ККОМ)



Пароход-рефрижератор «Комсомолец Арктики»
в бухте Иматра, 1961 г.



Плавбаза «Ламут» во льду Авачинской губы

**Приказ по КРП № 427 от 20 декабря 1963 г. «О создании
общественных корреспондентских пунктов кинолюбителей
на судах и предприятиях Камчатрыбпрома»**

На некоторых судах и предприятиях Камчатрыбпрома работают кинолюбители, которые по собственной инициативе создают короткометражные фильмы о жизни и труде экипажей, а также отдельных бригад и предприятий, о передовых методах производства, о лучших людях бассейна.

Много внимания уделяют этой работе кинолюбитель, заместитель начальника промысловой экспедиции УТРФ т. Грачев Ю. М. и другие. Но, как правило, полезная и нужная работа этих товарищей бывает известна лишь узкому кругу зрителей и носит случайный, непостоянный характер, а между тем она представляет большую ценность.

Так, с помощью кинолюбителей можно обобщать и распространять передовой опыт экипажей опорно-показательных судов, рассказать о лучших людях флота, о нелегком и почетном труде моряков Камчатрыбпрома, которые проявляют большую самоотверженность, а порой и героизм, успешно выполняют поставленные перед ними ответственные задачи. Результаты работы кинолюбителей могут также способствовать повышению знаний в биологии и поведении рыбы и морского зверя.

В целях упорядочения этой важной и ценной работы приказываю:

1. Создать на общественных началах на отдельных судах Камчатрыбпрома и предприятиях корреспондентские пункты кинолюбителей. В частности, для начала на следующих: а) БМРТ «Хинган» (капитан т. Дубовицкий), б) плавбазе «Чукотка» (капитан т. Янсон), в) на опорно-показательных судах: СРТ «Камбальный» (капитан т. Соловьев), СРТ «Герман Титов» (капитан т. Амирбекян), г) Усть-Камчатском рыбокомбинате, д) Корфском рыбокомбинате, е) при управлении промразведки Камчатрыбпрома.

В будущем число судов, на которых следует создать корреспондентские пункты кинолюбителей, постоянно расширять.

2. Обязать руководителей соответствующих управлений на средства из фондов предприятий приобрести в кратчайшие сроки киноаппаратуру, пленку и все необходимое для проведения работы по созданию короткометражных кино- и телефильмов.

3. Координацию и руководство всей работой кинолюбителей возложить на управление промразведки Камчатрыбпрома.

4. Возложить на начальника экспериментально-конструкторского бюро при промразведке т. Вереина В. Л. подготовку сценариев, текстов для всех кинолент, получаемых от кинолюбителей, а также регулярно организовывать передачу фильмов по Камчатскому телевидению.

5. Всем общественным кинолюбителям рекомендовать снимать передовые методы труда, работу экипажей опорно-показательных судов, маяков рыбного промысла, все новое и передовое, что появляется на нашем добывающем, обрабатывающем и транспортном флоте, на предприятиях.

6. В целях привлечения к созданию технических фильмов о рыбной промышленности Камчатки широкого авторского актива практиковать периодические конкурсы на лучшие фильмы.

7. Контроль исполнения настоящего приказа возлагаю на начальника управления промразведки Камчатрыбпрома т. Черниговского И. П.

Основание: приказ ГДВРП от 19 октября 1963 г.

Заместитель начальника КРП *М. Овечкин*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 510, л. 276—277

**Ответное письмо экипажа БМРТ «Хинган» ЦК КПСС,
Совету Министров СССР и Н. С. Хрущеву,
31 декабря 1963 г.**

С чувством большой радости докладываем Центральному Комитету КПСС, Совету Министров СССР, лично Вам, дорогой Никита Сергеевич, что комсомольско-молодежный экипаж большого морозильного рыболовного траулера «Хинган» Камчатского управления рыбной промышленности, претворяя в жизнь исторические решения XXII съезда КПСС, а также постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о мерах по увеличению добычи рыбы и производства рыбной продукции, успешно завершил выполнение принятых на себя социалистических обязательств по добыче и обработке рыбы!

По состоянию на 23 декабря 1963 г. наш экипаж добыл 110 тыс. ц рыбы — морского окуня и сельди, выполнив два годовых плана. Мы выработали более 73 тыс. ц мороженой рыбной продукции, кормовой муки, технического жира и изготовили 181 тыс. банок консервов. Слаженная работа всего экипажа, рациональное использование техники и орудий лова, освоение новых промысловых районов дали нам возможность добыть рыбы больше, чем добывают другие суда этого типа, получить прибыли столько, чтобы за один год эксплуатации судна почти полностью возместить государству затраты на приобретение нашего траулера.

С глубоким волнением мы следили за работой декабрьского пленума ЦК КПСС и от всей души одобряем его решения. Ознакомившись с задачами, поставленными пленумом, мы определили свое место в борьбе за дальнейшее повышение материального благосостояния советского народа, наметили новые трудовые рубежи и заверяем Центральный Комитет КПСС, Совет Министров СССР, лично Вас, дорогой Никита Сергеевич, что мы будем и впредь высоко нести знамя социалистического соревнования, не снизим темпов добычи рыбы и дадим родине в 1964 г. еще больше высококачественной рыбной продукции.

По поручению экипажа БМРТ «Хинган»:

Капитан-директор *В. Дубовицкий*.

Секретарь партийной организации *А. Толстобров*.

Председатель судебного комитета профсоюза *И. Можейкос*.

Секретарь комсомольской организации *Э. Головня*

За высокие уловы, 3 января 1964 г., № 2

Операция в океане

Борт плавбазы «Ламут» (по радио). Плавучая база «Ламут» приближалась к району промысла. За кормой остались сотни миль водной глади океана. Экипаж жил размеренной, ритмичной жизнью. С точностью часового механизма сменялись штурманские и машинные вахты. В цехах рыбозавода и на палубе заканчивались последние приготовления к приему и обработке сельди.

В каюту судового врача Владимира Специвцева постучался матрос Новичихин. Войдя в кабинет врача, он сообщил, что тяжело заболел матрос-обработчик Николай Петушков. От резкой боли моряк корчился в судорогах.

— Возможно, аппендицит, — сказал доктор.

Больного быстро отнесли в лазарет. Судовой врач осмотрел Петушкова.

— Ясно, — проговорил врач. — Заболевание тяжелое.

Но точно установить диагноз в условиях моря нелегко: нет рентгеновского аппарата. За три года работы на плавбазах после института подобный случай Специвцеву встретился впервые. В памяти воскресли разные случаи из практики хирургии. Предположения молодого врача подтверждались.

— Прободевание язвы желудка, — твердо решил доктор.

Петушкову всего двадцать два года. В таком возрасте больной обычно не замечает болезни до наступления кризисного момента. И вот этот момент пришел.

До берега сотни миль, нужна срочная операция, иначе неизбежен смертельный исход. Врач Специвцев дал распоряжение фельдшеру комсомолке Шевченко, зубному врачу Эльвире Куклиной готовиться к операции.

За бортом сильная зыбь. Плавучая база «Ламут» кренится с борта на борт. Капитан Заварин ставит судно носом на волну, дает малый ход.

На помощь в операционную пришла старший мастер коммунист Маргарита Васильевна Горбунова. Операция началась. Больному тяжело. Нелегко и доктору. Малейшее неверное движение — и неизбежна непоправимая ошибка. На лбу врача капли пота, но руки уверенно делают свое нелегкое дело. Вскрыта брюшная полость. Так и есть: диагноз точный. Остатки пищи через прорыв язвы попали в полость кишечника. В стационарных условиях удаление их производится с помощью приборов. Здесь же все пришлось делать руками.

Час, второй, третий продолжается напряженная борьба за жизнь человека. С огромным вниманием следили за поединком со смертью все, кто находился на судне. Но вот наложен последний шов, и больного отнесли в палату.

Через сутки Петушкову потребовалось дать кровь. Узнав об этом, в лазарет пришли десятки моряков. С радостью отдала 250 граммов крови член КПСС буфетчица Нелли Николаевна Нестеренко. В борьбе за жизнь человека участвовал весь экипаж судна. 2 января у молодого моряка Петушкова было хорошее настроение. По судовому радио коллектив

поздравил его с днем рождения. Товарищи, пришедшие в лазарет проведать больного, увидели Николая на ногах. Петушков хорошо кушает, читает книги, беспредельно рад теплой заботе всего экипажа.

Пройдет немного времени, и матрос Николай Петушков вновь встанет в строй моряков — отважных покорителей голубой целины.

Н. Настич

За высокие уловы, 8 января 1964 г., № 8

Приказ по КРП № 25 от 18 января 1964 г. «О подготовке предприятий к приему и обработке минтая»

С ростом животноводства резко увеличивается потребность в белковых кормах, разнообразностью которых является продукция из минтая, содержащая в большом количестве ценные белки. Уловы минтая увеличиваются из года в год, однако полностью не используется возможность добычи и выпуска кормовой продукции из него, особенно соленого минтая, а также кормового рыбного фарша, законсервированного пиросульфитом натрия, и кормовой муки. Большим спросом пользуется соленый минтай, выпуск которого рентабелен для наших предприятий. Кроме того, печень минтая является ценным сырьем для получения жира и витамина «А», имеющего огромное народнохозяйственное и медицинское значение. Соленая икра минтая высоко ценится на международном рынке.

В настоящее время минтай добывается в незначительном количестве и транспортируется на сдачу Петропавловскому рыбокомбинату безо льда с большим перегрузом трюмов, что приводит к порче сырца и большим потерям печени и икры.

В целях увеличения уловов минтая, приема и обработки его на предприятиях Камчатрыбпрома приказываю:

1. Утвердить задание по суточному приему минтая и выпуску продукции в путину 1964 г. в количестве 5 250 ц... 2. Начальнику УТРФ тов. Аноде П. И.: а) для сохранения качества вылавливаемого минтая транспортировку его производить в смеси с мелкодробленным льдом, для чего промысловым судам, выходящим на лов минтая, брать на борт необходимое количество льда, б) загрузку трюмов производить с обязательным применением горизонтальной сепарации. Общая загрузка судов не должна превышать: для СРТ — 800 ц, а для РС — от 350 до 500 ц...

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 676, л. 41—42

Приказ по КРП № 39 от 24 января 1964 г. «О распространении передового опыта работы БМРТ “Хинган” в 1963 г.»

Накануне нового 1964 г. экипаж БМРТ «Хинган» получил поздравление Никиты Сергеевича Хрущева по случаю вылова 100 тыс. ц рыбы в 1963 г...

С чувством большой радости экипаж БМРТ «Хинган» принял теплые слова приветствия. Претворяя в жизнь исторические решения XXII съезда КПСС, а также постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о мерах по увеличению добычи рыбы и производства рыбной продукции, экипажем судна в условиях океанического рыболовства выработано более 73 тыс. ц мороженой продукции, кормовой муки, технического жира и изготовлена 181 туб консервов. Таких высоких результатов экипаж добился благодаря слаженной работе всего коллектива, рациональному использованию техники и орудий лова. Освоение новых промысловых районов дало им возможность добыть рыбы больше, чем добывают суда этого типа, работая на океанических просторах.

Славные моряки «Хингана» дали родине свыше двух миллионов рублей накоплений! Такие финансовые показатели получены благодаря тому, что каждый член экипажа работал не только для увеличения вылова, но постоянно трудился над снижением расходов по добыче и обработке рыбы. В течение всего года нахождения на промысле экипаж достиг максимального вылова на один трал. При плане 3 000 ц средний вылов на один капроновый трал составил 3 250 ц, экономия от износа орудий лова и промвооружения составила 130 тыс. руб.

Штурманский состав судна придает особое значение поискам рыбы, которые ведутся в любое время и в любую погоду. Результаты поисков наносятся на карту, ведутся планшеты с указанием мест питания косяков рыбы. Скорость траления выбирается в зависимости от высоты залегания рыбы над грунтом. Оснастку трала экипаж судна производил исходя из опыта работы других судов, учитывая при этом состояние грунта по предварительному эхолотированию и плотности косяков над грунтом. Все это позволило траловым вахтам судна довести средний вылов на одно траление до 15 т. Наилучших результатов добились сменные вахты, возглавляемые мастерами по добыче рыбы тт. Ищенко И. А. и Ковресевым Н. С.

Обработчики «Хингана» увеличили заморозку рыбы-сырца на 10—12 т в сутки против паспортной мощности. Такого увеличения экипаж добился благодаря изменению размещения обрабатывающего оборудования, увеличения скорости потока воздуха в морозилках, изменения принципа снятия снеговой шубы с батарей морозильных камер. Обработчики судна, выработав 97,4 % продукции первого сорта, доказали, что оборудование может работать бесперебойно.

Отличная эксплуатация судовых механизмов машинной командой под руководством старшего механика судна Фоминых В. И. позволила команде отказаться от планировавшегося ремонта, что привело к увеличению эксплуатационного времени. Выйдя на промысел в ноябре 1962 г., судно работает до настоящего времени, не имея простоев по причине неисправности механизмов, затратив за этот период на ремонт всего 35 суток. Таких мастерских результатов в управлении механизмами не удавалось добиться ни одному коллективу.

Добросовестным трудом заслужили всеобщее уважение члены машинной команды судна т. Боровых М. Ф. (второй механик), т. Бербер М. Ф. (электромеханик), т. Волгин В. М. (механик завода), т. Мукатанов З. Б. (рефрижераторный механик).

Среди экипажа этого судна работают люди пытливого мысли, внося все новое в работу своего коллектива. На этом судне новое внедряется в практику и дает выгоду для всех судов такого типа. По инициативе капитана-директора Дубовицкого В. А. открыт новый промысловый район. Уловы в новом неизведанном районе — Ближних [Алеутских] островов — были больше, рыба крупнее, грунт лучше, переходы до нового района сократились наполовину. В настоящее время в этом районе работают почти все БМРТ Дальнего Востока.

В коллективе работают замечательные мастера своего дела, возглавляемые т. Дубовицким В. А., секретарем партийной организации т. Толстобровым Л. И., председателем судового комитета т. Можейкосом И. И. и секретарем комсомольской организации т. Головной Э. Г. Коллектив траулера проводит большую общественную работу, организовано регулярное проведение политической и экономической учебы, выпускается стенная печать и радиогазета, которые отражают жизнь своего судна и соседних.

С еще большей энергией и упорством ведет работу экипаж судна после того, как прозвучало в его адрес приветствие Никиты Сергеевича Хрущева, в ответ на которое экипаж «Хингана» взял новые обязательства: добыть в первом квартале 1964 г. не менее 35 тыс. ц рыбы.

В целях обобщения и распространения передового опыта приказываю:

1. Объявить благодарность всем членам команды БМРТ «Хинган» за высокие производственные показатели в труде по результатам 1963 г.

2. Одобрить и распространить опыт работы экипажа БМРТ «Хинган» среди судовокоманд всего промыслового флота с целью увеличения вылова, уменьшения непроизводительных простоев и снижения затрат на добычу и обработке рыбы.

3. УТРФ (т. Анода), отделу обработки (т. Галкину), отделу добычи (т. Головкину), промразведке (т. Черниговскому) организовать издание брошюры в срок до 10 февраля 1964 г. «Опыт работы экипажа БМРТ «Хинган» на добыче и обработке морского окуня и сельди».

4. Всем капитанам промысловых судов тралового флота организовать изучение опыта хинганцев среди своих экипажей и добиться практического претворения в жизнь на всех этапах: в период работы на промысле, при эксплуатации механизмов, уходе за рыбообрабатывающим оборудованием, в период ремонта судов на предприятиях, обращая особое внимание на его качество.

5. УТРФ (т. Анода) в период массового ремонта судов организовать школу передового опыта с выступлением передовых капитанов, штурманов, тралмастеров, механиков. Во время работы флота в море проводить регулярное выступление передовиков промысла по радио, начальникам экспедиций организовать попарное соревнование флота. Добиться качественной работы

по передаче опыта и помощи отстающим экипажам опорно-показательными судами управления.

6. В целях сокращения сроков ремонта БМРТ судоремонтной верфи (т. Потылицыну) в 1964 г. ввести метод подготовки деталей, в основном по механической части, по нулевому этапу.

7. УТРФ (т. Анода), техническому отделу (т. Гузь), отделу обработки (т. Галкину) в текущем году решить вопрос о целесообразности механизации приведения кормовой муки в полное ликвидное состояние на судах типа БМРТ.

8. Отделу обработки (т. Галкину), техническому отделу (т. Гузь) решить вопрос о переработке в Петропавловске технического жира, поступающего с БМРТ, для получения из него медицинского жира.

9. В целях максимального использования производственных площадей производить стопроцентную разделку окуня перед заморозкой на судах типа БМРТ.

10. Начальнику промразведки (т. Черниговскому) в январе 1964 г. командировать т. Верейна В. Л. на БМРТ «Хинган» для подготовки материалов по опыту работы экипажа судна в 1963 г.

Заместитель начальника КРП *М. Старшинов*
ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 676, л. 83—86

«Камчатская правда» на промысле

— Говорит плавбаза «Чукотка»! Передаем первый выпуск радиогазеты ««Камчатская правда» в эфире!» — этими словами началась первая радиопередача для промысловиков Беринговоморской экспедиции, организованная выездной редакцией газеты «Камчатская правда». Внимательно слушали промысловики и обработчики экспедиции сообщения о том, что моряки Камчатки дружно поддерживали патриотический почин своих сахалинских собратьев, призвавших развернуть соревнование за досрочное выполнение семилетнего плана, создание фонда Большой химии. Голос диктора донес до промысловиков сообщение о первой трудовой победе, одержанной в соревновании в честь предстоящего февральского пленума ЦК КПСС. Рубеж промысловиков Камчатки в первом квартале — 100 000 ц рыбы сверх плана. Успешно справились с январским планом добычи экипажи СРТ «Кузачин», «Каховка», «Корф» и «Кит», добывшие в этом месяце по 2 500—2 800 ц рыбы. Справился с январским заданием экипаж СРТ «Кременчуг». Коллектив этого судна добыл за месяц 2 800 ц рыбы. Экипаж СРТ «Кит» выступил с инициативой в 1964 г. бороться за вылов 25 000 ц рыбы. В соревновании в честь февральского пленума отличились экипажи «Хингана», «Браслава», «Амгу», плавбазы «Чукотка». Коллектив плавбазы «Чукотка» решил в первом квартале принять и обработать 60 000 ц сырца, внести в фонд развития Большой химии 200 тыс. руб. За последние сутки на борт этой плавбазы принято свыше тысячи центнеров сырца. В заключение радиогазета сообщила, что на плавбазе «Чукот-

ка» в каюте № 42 открыта общественная приемная редакции газеты «Камчатская правда». Своим опытом работы поделился по радио капитан СРТ «Канск» т. Проценко, который рассказал о методах поиска косяков рыбы, о снаряжении трала, технике траления.

Н. Настич

За высокие уловы, 2 февраля 1964 г. № 15

Кают-компания рыбаков «Хингана»

Не могут жить советские люди только работой. По вечерам их манят огоньки театров, читальных залов библиотек, агитпунктов, клубов. Для моряков таким огоньком служит кают-компания. Здесь в свободное от вахты время можно поговорить с друзьями, посмотреть интересный фильм, послушать новости по радио. Расскажем о буднях рыбацкой кают-компании «Хингана».

Боцман обучает морской науке. Мысль организовать кружок по подготовке матросов 1-го класса пришла как-то сама собой.

— Я заметил, что многие из молодых ребят, только что прибывших на борт, не знают и не понимают значение морских терминов, — вспоминает боцман Юрий Иванович Мохналь. — Вначале кружок насчитывал только восемь человек. Увидев, как знания, полученные моряками на курсах, помогают в работе, число желающих заниматься увеличилось до восемнадцати. Поняли ребята, что без знаний трудно усвоить морское дело. Отлично занимаются матросы Александр Кушелев, Виктор Кузнецов, Олег Жмокин, Анатолий Минеев. А лучший из них, бывший матрос военно-морского флота Валерий Рябушкин, направлен на штурманские курсы. Думаю, что не поведет и вернется снова к нам, на «Хинган». Вы спросите: какое отношение имеют курсы к кают-компании? Прямое. Ведь занятия проходят не только на палубе, но и в кают-компании.

«И снег, и ветер, и звезд ночной полет»... — дружно подхватывает множество голосов. Звуки песен уносятся далеко-далеко, замирая в плеске волн. Это хинганцы готовятся к очередному концерту. Его программа разнообразна. Здесь и патриотические, и лирические песни, романсы, юмор, пляски. Коронными номерами являются песни, романсы в исполнении судового врача Юрия Мельникова. Не в первый раз слушают его моряки, но всякий раз удивляются силе и красоте его голоса. Прекрасно поет рефрижераторный машинист Полянский. Песня сменяется традиционным матросским танцем «Яблочко». Трудно оценить, кто лучше танцует. Кажется, все одинаково лихо, бойко — повар Анна Голубева, Эдуард Головня, матрос Мамаев, Николай Большак и многие другие. Усердно репетирует художественное слово Иван Афанасьев. Он читает Маяковского. Перед слушателями невольно возникает облик поэта, близкого каждому советскому человеку, его ненависть к врагам революции. Концерты рождаются быстро, не в пример другим судам. Самодеятельность зажигает людей, поднимает настроение, скрашивает трудную жизнь рыбака.

Шахматный радиотурнир. Слышали ли вы о шахматном радиотурнире? Не слышали? А вот на «Хингане» его проводили. Организовал его рыбмастер Геннадий Чиж. Шахматы — любимый вид спорта хинганцев. Очень много чемпионов на судне. Но их не устроили турниры между своими моряками, и они решили вызвать на соревнование шахматистов БМРТ «Опала» по радио. Правда, результат турнира говорит не в пользу хинганцев, но их это не волнует. Растет мастерство моряков, и они мечтают в следующем турнире победить.

Диспут о человеке будущего. Богата библиотека «Хингана». Она насчитывает более пятисот томов русских и зарубежных классиков. Она работает на общественных началах. Общественным библиотекарем работает туковый машинист Иосиф Можейкос. Любят читать и обсуждать книги моряки. Недавно был проведен диспут на тему «Человек будущего». Его готовили старший механик, кандидат в члены КПСС Валентин Ильич Фоминых и матрос комсомолец Валерий Ахтырский. Они сделали доклады. Потом началось обсуждение. Все говорили о том, что человек коммунистического общества все будет делать сознательно, что труд для него не будет в тягость, а станет источником радости. Спорили даже о том, будут ли курить и пить при коммунизме...

Интересными были выступления Эдуарда Головни, Виталия Дмитриевича Куземко, Александра Ивановича Куселева. Иосиф Можейкос говорил о поведении моряков в быту, о том, что некоторые из них, отлично работая, недостойно ведут себя дома, в семье. Приводил в пример Федора Федосеевича Полищука и Николая Базарова, которые за недостойное поведение списаны на берег. Во время диспута в кают-компании всегдалюдно.

«Внимание! Говорит “Хинган”!» Беседу собравшихся в кают-компании прерывает голос диктора: «Слушайте очередной выпуск радиогазеты. Сегодня вы узнаете краткие исторические сведения о Камчатке и ее богатствах». — Это говорит третий помощник капитана Эдуард Головня. Оказывается, радиогазета на судне давно организована по инициативе комсорга Головни.

— Однажды, — рассказывал он, — мы находились на лову, и один матрос случайно спросил: «Где мы ловим рыбу?» Я ему ответил и подумал: а почему бы не рассказать всем об этом? Это и навело на мысль создать радиоредакцию на общественных началах. В ее передачах стали освещаться вопросы хода добычи рыбы, рассказывали о биологических особенностях промышляемых пород рыб: сельди, палтуса, угольной, а также о важнейших событиях на судне. На помощь приходили книги, знания, полученные в школе, училище. Радиогазета выходит три раза в неделю.

Радиобюллетени освещают ход социалистического соревнования с другими судами. Сообщения подстегивают коллектив. Приятно слышать по трансляции сообщение о дне рождения моряка, хорошую весть с Большой земли. Это роднит коллектив...

Л. Колесников

За высокие уловы, 16 февраля 1964 г., № 21

Преодоленный шторм

В районе островов Прибылова в тяжелых льдах СРТ «Андриян Николаев» потерял управление. От сильной перегрузки вышел из строя баллер руля. Дальнейшее пребывание судна на промысле оказалось невозможным. Уходящая из этого района плавбаза «Якут» взяла траулер на буксир для доставки его в Петропавловск.

В ночь на 25 февраля погода резко ухудшилась. Работал девятибалльный норд-ост. После полуночи волнение усилилось. Натужно гудел стальной трос. В каюте капитана раздался резкий продолжительный звонок. Второй штурман плавбазы «Якут» Владимир Полторанин докладывал, что буксир оборвался. По авралу была поднята команда, восстановлена связь. Комсомольско-молодежный экипаж «Андрияна Николаева», возглавляемый капитаном Владимиром Капачевым, упорно боролся за живучесть судна. Боцман Владимир Зайцев с группой матросов быстро выбирал сорвавшийся трос. Радист Эдуард Монченко неотлучно следил за эфиром. Ни на минуту не покидая мостика, капитан отдавал распоряжения.

Траулер развернуло лагом к волне, десятки тонн воды обрушились на маленькое суденышко, свободно перекатываясь через палубу. «Якут» и следовавшие в караване траулеры «Коряк» и «Камбальный» внимательно следили за аварийным судном. Тяжелая волна достигла ходового мостика траулера «Коряк», выбив смотровое стекло ходовой рубки. Держаться на близком расстоянии от аварийного судна было трудно. Все же траулеры находились рядом, готовые в любую минуту оказать помощь.

На рассвете капитан-директор плавбазы «Якут» Леонид Иванович Кужель отдал распоряжение завести буксир. Две попытки не принесли успеха. Прочный трос, выпущенный из линемета матросом Виктором Колбасой, решил исход дела. Линь упал у борта траулера, где его быстро выбрали и закрепили. Шторм продолжался. Преодолевая непогоду, караван судов благополучно последовал дальше, в порт.

Владимир Морозов, радист
Камчатский комсомолец, 1 марта 1964 г., № 26

Приказ по УТРФ № 178 от 11 марта 1964 г. «О замене женского труда на промысловых и мелкотоннажных транспортных судах»

В соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР № 1057 от 11 июля 1960 г. «О замене женского труда на морских судах флота рыбной промышленности» приказываю:

1. Начальнику отдела кадров тов. Александрову А. А. в срок до 1 августа 1964 г. освободить всех женщин, работающих на судах УТРФ. На их рабочие места поставить мужчин. Оказать содействие в трудоустройстве освобожденным женщинам с работы на судах, направить их для работы в ЖКО, рыбозаводе «Океанский», СРЗ «Фреза». В случае отсутствия работы на предприятиях УТРФ уволить с выплатой двухнедельного пособия с согласия базкома.

2. Директору базы Океанской, начальнику ЖКО, директору СРЗ «Фреза» организовать курсы по обучению высвободившихся женщин с флота по специальностям сетевязов, маляров, штукатуров.

Начальник УТРФ П. Анода

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 325, л. 50

Так держать, штурман!

В личном деле молодого рыбака Александра Овсянникова против графы «Профессия» четко и крупно выведено: штурман. Это гордое морское слово Саша вписал в послужную анкету четыре года назад, после окончания мореходного училища. Тогда он и его товарищи решили навсегда связать свою жизнь с морем.

Молодого Овсянникова давно манили голубые дороги. И вот в руках парня диплом штурмана, в сердце — нетерпенье. Саше хочется скорее выйти в море. Долгожданная минута. Штурман на палубе рыбацкого траулера. Первое время неопытность сковывала молодого рыбака. Трудно стоять на первой вахте. Очень трудно. Нужно самому прокладывать курс, отдавать распоряжения. Иногда Саша думал: «Судно — не мореходка. Здесь нужно самому решать».

На комсомольско-молодежный траулер «Кавача» Александр Овсянников пришел работать вторым помощником капитана. Молодежное судно понравилось новичку. Ребята подобрались дружные, напористые. «С такими можно горы сдвинуть», — думал штурман.

Предположение оправдалось. Первый рейс был удачным. За короткое время на «Каваче» взяли сотни центнеров рыбы, намного больше плана. Уловистым был для молодежного судна 1962 г. За высокие показатели в соревновании экипаж «Кавачи» был отмечен премией и грамотой.

Тщательной и деятельной была подготовка к промыслу в пятом году семилетки. Александр Овсянников и его товарищи, как комсомольцы, решили бороться за самый высокий вылов. Заблаговременно были подготовлены окуневые тралы, дважды осмотрены главный двигатель и вспомогательные механизмы.

Перед тем, как сняться с якоря, Александр Овсянников спустился в машину. Просто захотелось еще раз убедиться в хорошей «настройке» техники. Наблюдая, как штурман просматривает механизмы, молоденький моторист Владимир Климов сказал:

— Саша, думаю, что не подведет старушка, — он кивнул в сторону машины.

С первых дней промысла «загостила» к рыбакам крупная волна. Она мешала добыче. Уловы были сравнительно небольшие.

— Вот установится погода, рыба сама повалит в тралы, — шутили матросы.

Александр Овсянников строго взглянул на ребят.

— С моря погоды ждать нечего. Дорога каждая минута.

Убедительные слова подействовали. С тех пор на «Каваче» было меньше разговоров, больше дел. Трудовая спайка крепла. Люди, окрыленные высокими обязательствами, неуклонно брали дары у моря. Как-то подсчитали количество тралений, общую добычу. Успех был налицо. Через несколько дней траловый флот облетела радостная весть: комсомольско-молодежный экипаж установил рекорд по добыче окуня...

Сейчас СРТ «Кавача» стоит в неплановом ремонте. Молодые рыбаки сожалеют, что их судно вышло из строя. Нетерпением выйти скорее на промысел живут боцман Виталий Телембовский, комсорг Владимир Пак, старпом Юрий Чижев, Александр Овсянников и другие. Через несколько дней СРТ «Кавача» примет волна. Успехов вам, молодые рыбаки, в вашем нелегком рыбацком деле!

С. Чайкин

За высокие уловы, 11 марта 1964 г., № 31

Материнское спасибо

Недавно я прочла очерк о капитане СРТ «Каменный» Афанасии Петровиче Ансимове. В очерке говорилось, что Афанасий Петрович — хороший рыбак, депутат, отзывчивый товарищ. Я посмотрела на фотографию и вдруг узнала в этом капитане юного черноглазого паренька, которого часто вспоминала с благодарностью. Тогда Афанасий учился в Петропавловском мореходном училище.

Это случилось в мае 1956 г. Три мальчика задумали прокатиться на Култучном озере. Они заткнули тряпками дырявую ванну. Мой сын Витя сел в ванну и отчалил от берега. Он уже был далеко, когда ванна, наполнившись водой, пошла ко дну. Виктор кричал. На берегу метались его товарищи, звали на помощь. Мимо проходили курсанты мореходного училища. Один из них, Афанасий Ансимов, снял бушлат и бросился в студеную воду.

Все, кто стоял на берегу, переживали: вода в озере была ледяная и, спасая мальчика, Афанасий рисковал собственной жизнью. Но все обошлось. Было очень холодно. Дул студеный, пронизывающий ветер. Едва Афанасий вышел из воды, одежда его сразу же обледенела, а до училища бежать далеко... Все, кто видел эту картину, были взволнованы и восхищены благородством молодого человека.

Сейчас моему сыну Виктору уже девятнадцать лет. Я держу в руках газету, смотрю на фотографию и думаю: «Если бы не этот отважный паренек, не было бы у меня сына!»

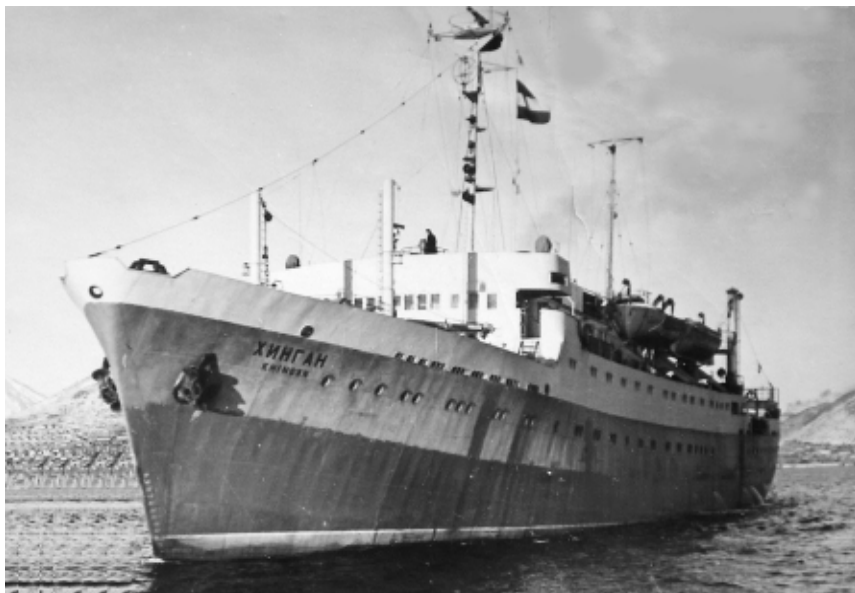
От всей души желаю я Афанасию Петровичу успехов в труде, здоровья и большого личного счастья. Прошу передать ему мое сердечное материнское спасибо!

*А. Мирошниченко, работник
Камчатского облисполкома*

За высокие уловы, 13 марта 1964 г., № 32



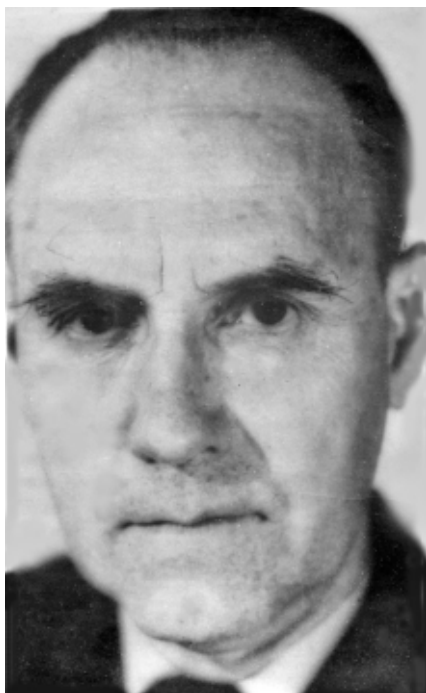
БМРТ «Хинган» и плавбаза «Чукотка», 1963 г.



«Хинган» уходит в очередной рейс, 27 января 1964 г.
Фото Ю. Муравина (из фондов ГАКК)



Рыбный мастер СРТ «Серпухов»
Артур Якоби, март 1964 г.



Старший механик «Советской
Камчатки» В. П. Лабут



Старший механик Анатолий Александрович Ярош на трудовом посту

На «Браславе» — свадьба

Последний приход БМРТ «Браслав» в порт был радостным вдвойне. Браславцев встречали как победителей — они первыми выполнили квар-тальный план! А у экипажа была и еще причина для радости. На «Браславе» предстояла свадьба. Семьянином становился их товарищ, четвертый ме-ханик траулера Владимир Дахно. Местом комсомольской свадьбы стал новый ресторан «Космос». Невеста — Ольга Лысенко из коллектива цент-рального универсального магазина, над которым вот уже два года шеф-ствует «Браслав».

Свадьба. Гостей встречают комсомольцы судна. Посаженный отец жениха капитан Николай Владимирович Сотников поднимает первый тост за счастье, за трудовые успехи молодой семьи.

Л. Галинская

Камчатская правда, 24 марта 1964 г., № 72

Вожак

Петр Осадчий говорит о своей жизни, о товарищах по работе. Его живые глаза лучатся теплом. С усмешкой на лице, «по секрету», делится, как он стал курсантом мореходки. Тогда ему было четырнадцать лет. «Прихожу я к заместителю начальника училища Михаилу Васильевичу Стрыгину, подаю заявление. Он посмотрел на меня и говорит: “Если достанешь голо-вой до панели, возьмем учиться”. Пришлось подойти ближе к стенке. Встал. Голова чуть коснулась синей черты. Михаил Васильевич внима-тельно посмотрел в мои глаза, полные тревожного ожидания, и сказал: “Годишься. Быть тебе, Петро, моряком”...»

Свои детские годы Петр вспоминает неохотно. Родился он в тяжелые годы культа личности. «Отцу не довелось посмотреть на сына, — вздох-нул Петр. — Ведь я родился на пятый день после его ареста. У матери нас было четверо. Хорошего мало видели... Потом отца реабилитировали, мать стала получать пенсию за него...» Учился Петр Осадчий прилежно, активно участвовал в общественной жизни училища. С дипломом меха-ника пришел на судно, зачислили мотористом. Первая получка, первое повышение. Позади семь лет, проведенные в море. Теперь Петр Осадчий — старший механик передового траулера «Портовик».

...Тесная каюта старшего механика напоминает музей. Рядом с иллю-минатором висит чучело птицы, похожей на топорка, на столе — засушен-ная челюсть акулы. Над диваном — второе чучело — чайки. Как бы отвечая на вопросительный взгляд, Петр признается в своей «слабости»: «Люблю коллекционирование». Немного подумав, добавил: «Собираю для нашей подшефной школы».

Петр Осадчий — душа коллектива. Комсомольцы судна избрали его своим вожаком. «Работы по горло, — говорит Петр. — Скучать некогда». И это действительно так. Пока сидели в каюте, к нему то и дело заходили люди. Они обращались по самым разным вопросам.

Под его руководством выходит стенная газета «Рыбак». На траулере часто выпускается сатирический листок «Краб». Едкие, остроумные карикатуры высмеивают нарушителей дисциплины и порядка. И рисует их, оказывается, сам же Петр.

Он показал альбом со своей живописью. Здесь портрет рыбака. Три Брата величаво стоят на вечном посту у ворот Тихого океана. Несколько пейзажных картинок, с душой изображенных рукой старшего механика.

В дверь тихо постучались. В каюту вошел Василий Николаевич Черников — капитан «Портовика».

— Как у нас идут дела? В этом году экипаж «Портовика» работает неплохо. Мы еще в феврале выполнили квартальный план. Всего добыто более двенадцати тысяч центнеров минтая. Моряки встали на предмайскую трудовую вахту. Экипаж дал слово в мае выполнить годовой план.

Василий Николаевич Черников не любит говорить о себе. Он вдохновенно рассказывает об экипаже.

— Люди у нас хорошие, трудолюбивые. Не любят сачковать. С таким народом никакие трудности не страшны.

Коллектив траулера «Портовик» — дружный. В его работе неписаным законом стало: «Один за всех, все за одного». Вожаками экипажа являются Василий Николаевич Черников и старший механик, комсорг Петр Осадчий. Своим личным примером они ведут за собой промысловиков.

Климов

За высокие уловы, 25 марта 1964 г., № 37

За сто восьмидесятым меридианом

Плавучая база «Советская Камчатка» стояла в тяжелых льдах. Вдали виднелись силуэты рыболовных траулеров. Нелегкая выпала зима на долю рыбаков. Берингово море встретило их сурово. Сильные морозы и частые штормовые ветры способствовали льдообразованию, мешали промысловикам добывать рыбу. Суда, зажатые льдами, часто выходили из строя, их отправляли в порт на ремонт. И еще нынешняя зима отличалась от предыдущих малой концентрацией камбалы. Некоторые капитаны судов беспомощно сокрушались:

— Гибнет план! Что делать?

Но таких было немного. Большинство сумело поднять коллективы, направить их усилия на преодоление создавшихся трудностей. Принимались все меры, чтобы дать стране как можно больше рыбы.

С капитаном СРТ «Камчадал», кандидатом в члены ленинской партии Виктором Константиновичем Куклиным мы встретились за сто восьмидесятым меридианом, в районе промысла камбалы. Было раннее утро. На востоке только начала заниматься заря. К борту «Советской Камчатки» подошел «Камчадал», обросший льдом. По штормтрапу поднялся среднего роста, крепко сложенный человек в мичманке. Его чисто выбритое лицо приветливо улыбалось. Это и был Куклин. Обернувшись в сторону своего судна, он крикнул:

— Старпома и боцмана ко мне!

Через пять минут они уже стояли рядом с капитаном.

— Вот что, друзья! Мы тут долго задерживаться не намерены. Как говорят, время — золото. Надо быстро принять воду, погрузить продукты и — в рейс.

Уже на ходу добавил:

— Не забудьте почту! Люди ждут из дома вестей.

— Боевой мужик, — заметил капитан «Советской Камчатки» Виктор Павлович Губанов.

Несколько позже нам рассказали, что руководимый Куклиным экипаж в январе добыл 3 500 ц камбалы, а в феврале — самом тяжелом месяце — 4 600.

— В чем же «секрет» успеха? — задали мы вопрос флагманскому специалисту.

— Секретов у них никаких нет. Смекалка и творческий подход к делу.

Признаться, мало о чем говорили эти слова. Красивые фразы — и только. Надо было побывать на «Камчадале», побеседовать с людьми.

Коллектив траулера, под стать своему капитану, оказался дружным, как одна семья. Когда на промысле стало ясно, что концентрация камбалы мала, у моряков «Камчадала» родилась мысль: «А что, если увеличить захват кутка? Это позволит расширить площадь облова, а, следовательно, увеличит добычу». Идею подхватил весь экипаж. Предлагалось много вариантов, но все они отменялись. И вот у кого-то, сейчас даже трудно вспомнить, родилась на первый взгляд совершенно простая мысль: а что, если дать кутку еще одну дополнительную сетку, вместо двух поставить три? Подсчитали, проверили на практике. Диаметр кутка увеличился на четыре метра. Если с двумя сетками он охватывает площадь в восемь метров, то при постановке третьей площадь увеличится до двенадцати.

— Толк будет! — заключил тралмастер Григорий Иванович Точеный.

Сделали первый замет. На борт было поднято камбалы почти в два раза больше. Уловы увеличились. Кривая выполнения плана резко подскочила вверх. Простая мысль, вовремя подхваченная руководителем судна, позволила увеличить добычу почти в два раза. Экипаж траулера «Камчадал» досрочно выполнил квартальный план. Сейчас на его счету более 11 тыс. ц рыбы.

А. Козюлин

За высокие уловы, 1 апреля 1964 г., № 40

Рассказ о мастере

На плавбазе «Чукотка» умелым руководителем считают старшего мастера Маргариту Васильевну Яковлеву. О ней мне и хочется рассказать. На «Чукотку» она пришла сравнительно недавно, но уже показала себя как опытный, знающий свое дело специалист. Особенно заметно раскрылись способности Маргариты Васильевны с пуском рыбоконсервного цеха.

...Скрежет железа разносится по цеху. Бригада А. Корниенко монтирует ленточный транспортер. Старший мастер подходит к бригадиру: «Как продвигается дело?» Корниенко с готовностью отвечает: «Через денек, другой закончим...» К концу смены Маргарита Васильевна идет опять к бригадиру: «Собери, пожалуйста, ребят. Поговорим о делах». Вечером в цехе собрались обработчики. Старший мастер рассказала будущим консервщикам о технологии изготовления сельди баночного посола. Моряки с интересом слушали своего старшего товарища, воспитателя. Перед пуском линии Маргарита Васильевна еще раз собрала обработчиков. «Если кто мыслит себе труд легким, скажу прямо: не получится из него консерщик».

Тогда мне подумалось: разве без желания будут трудиться наши ребята — И. Огрызкин, А. Сизов, А. Ромах? Буквально за полчаса до того, как вступила в строй линия, в цех пришла бригада А. Корниенко. Обработчики волновались. Остаются считанные минуты... «Пуск!» — разнеслось по цеху. Бригада заняла свои места. По транспортеру серебристым потоком устремилась сельдь. Ее приняли ловкие руки укладчиков. От закаточного станка, поблескивая, уходят большие банки. На них наклеиваются этикетки. Руководители производства осматривают продукцию. Тщательный анализ в лаборатории показал, что в банки положено нужное количество натрия, соли, сахара. Яковлева подумала: «Самоуспокаиваться рано. Может еще всякое случиться».

Спустя полмесяца с моря радивали: «Коллектив плавбазы “Чукотка” под руководством старшего мастера Маргариты Васильевны Яковлевой успешно освоил выпуск сельди специального посола в пятикилограммовых банках. Рейсовое задание перевыполнено. Сверх плана выпущено 2 000 банок рыбных консервов...» В этом заслуга не только Яковлевой. Хорошо трудилась смена старшего мастера Петра Яковлевича Попова. Его люди тоже работали на консервах.

В феврале на борт «Чукотки» в недостаточном количестве поступал сырец. Это отрицательно сказалось на работе консервщиков. Траулеры подходили к «Чукотке» и с богатыми уловами. В такие дни, стремясь наверстать упущенное, мастер людей своей смены ставила на подачу рыбы в бункер. Это делалось для того, чтобы цех не простаивал. На «Чукотке» говорят: «Яковлева всегда найдет выход из трудного положения. Мастерской она человек».

*Л. Большан, заведующий производством
плавбазы «Чукотка»*

За высокие уловы, 3 апреля 1964 г., № 41

Приказ по Государственному комитету по рыбному хозяйству при Совнархозе СССР № 49н от 18 мая 1964 г.

За многолетнюю и безупречную работу в рыбной промышленности Дальнего Востока и в связи с уходом на пенсию наградить значком «Отличник социалистического соревнования рыбной промышленности СССР»

работников Владивостокского морского агентства Камчатрыбпрома:
1. Ильенкова Тимофея Афанасьевича — старшего диспетчера по флоту.
2. Осипова Василия Антоновича — технолога. 3. Ленда Марию Васильевну — старшего инспектора по кадрам.

Председатель комитета *А. Ишков*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 323, л. 46

Капитан «Серпухова»

Петропавловск-Камчатский. Бухта. Ночь без звезд, без луны. У кромки пологого пирса, словно стреноженный конь, стоит траулер. На палубе горкой высятся окуновые тралы, десяток порожних бочек из-под машинного масла. Пустынно и одиноко. И если бы не свежее белье, поскрипывающее на оттяжках мачты, казалось бы, что рыбаки покинули свое судно давным-давно.

Жизнь перестала бить ключом. Вчера старший механик Волчаренко запаковал запасные части, детали в ящики. Траловый мастер и матросы уложили просушенные, пахнущие морем орудия лова. Только молодой радист Волосевич не убрал радиоаппаратуру. Ей надлежит ремонт...

Арон Шаевич Железняк бросил взгляд на эхолот, который почти пять месяцев был в работе. Может быть, впервые за рейс капитан проникся уважением к безотказному, неумолимому работяге. Подошел к эхолоту и чистыми, из-под густых бровей, глазами посмотрел долго и вдумчиво, провел бережно рукой по розовой бумажной ленте. На краешке ее стояла цифра «80».

— Глубина старпомовская. Удача тоже.

Нет, пожалуй, не одного Владимира Георгиевича Ерещенко, да и его, Арона Шаевича, всего экипажа. Не один же старпом дал государству 20 017 ц минтая, что намного больше годового плана.

В мае были улыбки и цветы, восторженные поздравления. И было на душе светло, и мир во всей своей красе, казалось, смотрел восхищенно, по-детски. Тогда секретарь парткома УТРФ Евгений Григорьевич Орел поздравил экипаж с победой, пожелал успехов. В ту минуту он, командир корабля, улыбался всем и всему, выглядел, наверное, смешно. Не научился нежности, не привык к торжествам и празднествам. В ответ на похвалу сказал: «Какие мы герои?!» Со всех сторон сыпались вопросы. Кто-то из встречающих попросил сфотографироваться на память.

А потом опять море. Непокойное, гулкое, уходящее за горизонт. Море для сильных. А разве могут с ним подружиться слабые? Нет, этого он не помнит. Не помнит потому, что за все шумные, полные опасности годы не знал поражений. Разве два-три испытания, по-морскому обычных, хотя одно из них едва не стоило жизни.

Это было два года назад. Он, Арон Шаевич, работал на траулере «Камчатский комсомолец». Шторм нагрянул неожиданно. Огромные стены воды падали на палубу, смыло инвентарь. Словно выбрав момент, волна

повалила траулер на борт. Его и еще двух моряков обожгла ледяная вода. Радист послал в эфир тревожное «SOS». Рыбаки боролись со стихией и облегченно вздохнули, когда подоспела помощь...

На «Камчатском комсомольце» уважали штурмана за смелость, скромность. Мыслил остаться на траулере капитаном, но в управлении почему-то не хотели понять этого.

Экипаж «Серпухова» встретил нового командира настороженно, недружелюбно. Поговаривали о том, что молодость штурмана — верный пролов. Арон Шаевич заметил это. Скептикам, хотя их было и немного, надо было показать себя в работе. И показал. Весь отдался цели перекрыть задание на сельдяной путине. Экипаж брал высокие уловы, пустые дрейфы — исключение. Скептикам некогда было судачить. От дрейфа до дрейфа люди едва успевали управляться с уборкой сырца. «Молодой, а ловит не хуже старых ветеранов», — говорили между собой матросы. Арон Шаевич слышал, как весело гудел экипаж, когда трепетали сети с живым серебром. Все были довольны. Годовой взяли.

«Серпухов» поставили на профилактический ремонт. Он, Арон Шаевич, и стармех Юрий Волчаренко ревниво следили за работой слесарей-дизелистов. После ходовых испытаний стармех поблагодарил: «Сделали с гарантией. По-парфеновски!» И в самом деле, главная машина «Букау-Вольф» и другие механизмы показатели себя хорошо.

Приказ следовать на промысел минтая получили в конце декабря 1963-го. Из отпусков и отгулов на судно возвратились «старые кадры». Арон Шаевич с улыбкой встречал ребят: «Серпуховцами ушли, серпуховцам и пришли. Рад верности». В первый же день Охотское море встретило штормом. На западном побережье траулер отставался у мыса Лопатка. На судне шла обычная жизнь. Кок готовил флотские щи, матросы прибирали палубу, штурманы время от времени заходили в рубку, огорченно вздыхали: «Погодка, черт бы ее побрал! И когда кончится штормяга?!» Капитан держался хладнокровно. Выслушивал предложения своих помощников, отдавал распоряжения. Часами сидел на радиостанции.

Второго января над покрытыми снегом сопками блеснуло охотское солнце. Шторм улегся. Далекий рокот моря доносился из-за Второго Курильского пролива. Звякнула ручка телеграфа. Вздогнув всем корпусом, траулер взял курс на север. Рыбаки радовались, хотелось настоящей работы. Тралить, тралить и тралить...

Комсорт Геннадий Федюков горячий, нетерпеливый моряк, зашел к капитану: «Шаевич, когда кончатся поиски? Ищем, ищем, а рыбы нет. Два новичка нервничают: “Пришли подзаработать, да шило на мыло променяли”». Он так и вспыхнул, но тут же овладел собой. «Геннадий, попроси их ко мне».

Сырой, дымный рассвет просачивался в иллюминаторы каюты. Море тихо стонало за бортом. Спать не хотелось. Арон Шаевич лежал за задернутыми шторами. Лежал и прислушивался к жизни, шумевшей за стеной. Тяжело, неторопливо заскрежетала траловая лебедка, глухо, с размаху

плюхнулась в море траловая доска. И опять тишина. Только слышен гул машины, похожий на шум мельничных жерновов.

— Рыба! — Разнеслась по судну радостная весть.

Эхолот показывал стометровую глубину. Рука капитана инстинктивно потянулась к штурманской карте. Застопорена машина. Опять заработала лебедка. Через несколько минут всплыл огромный куток.

— Центнеров двести наверняка! — воскликнул старпом.

С каждым уловом траулер на пять-шесть сантиметров оседает в воду. Теперь его меньше качает, но зато волна надоедает. Нет-нет, да и забежит на палубу. Матросы не обращают на это внимание. У них работа. Он видит деловитые движения рук тралмастера Михаила Шкирманна, матроса Виктора Матвеева. В моряках живет любовь к морю. За плечами парней тысячи миль, несколько рыбацких лет.

Ветер подул свежестью. На вахте второй штурман Евгений Киселев. Предстоит еще одно траление. Арон Шаевич беспокоится за молодого промысловика.

— Как у тебя дела?

— Машина работает на двухстах тридцати оборотах.

— Прибавь еще десять, — советует капитан.

Как и следовало ожидать, на борт подняли богатый улов...

В январе взяли 2 490 ц рыбы. «Деньгозашибатели» пообмякли, с доверием стали смотреть на капитана. Кто-то из рыбаков сказал добродушно, с гордостью: «Деловой у нас кэп. Такого не обойдет успех...» Моряки молчали. Они были согласны с оценкой. В ней заключалось все: и человечность, и скромность, и величие, и многое, многое другое.

Д. Шпак

За высокие уловы, 7 июля 1964 г., № 68

Протокол № 13 заседания президиума совета капитанов УТРФ от 26 июня 1964 г.

Повестка дня: разбор персонального дела капитана танкера «Иртыш» Г.

Председатель совета капитанов Козырев Г. А., секретарь Швырев Ю. С. На президиуме присутствовали: от моринспекции — Афанасьев В. И., Пронин С. И., капитан плавбазы «Эскимос» Никольцев А. П., капитан парохода «Гоголь» Бобров К. В., капитан парохода «Петр Соловьев» Рой Н. Г., капитан танкера «Максим Горький» Небера В. М., капитан-директор БМРТ «Хинган» Михедов А. А., капитан СРТ «Алупка» Федосеев В. Х., капитан СРТ «Капитан Закхеев» Великий Ф. М.

Информацию сделал председатель совета капитанов *Козырев Г. А.*: Г. работает в УТРФ с 1949 г. В данное время работает капитаном танкера «Иртыш». 20 июня с. г. в проходной СРВ был задержан... с постельными принадлежностями: простыней 10 шт., наволочек 8 шт. и полотенец 8 шт. Из объяснительной Г. видно, что эти принадлежности он взял на судне, так как собирался ехать на отдых в геологическую партию на несколько дней, и там не на чем было спать.

Слово предоставляется Г.: За Коряками есть геологическая партия, где работает мой знакомый. Он пригласил меня приехать к нему в гости на несколько дней. Со мной должны были ехать еще три человека. Поэтому я взял четыре комплекта постельного белья, чтобы после поездки его возвратить.

Предоставляется право присутствующим задавать вопросы Г.

Пронин: Кто Вам выписывал пропуск на вынос вещей?

Г.: Пропуск выписал старший штурман.

Пронин: Вы осознаете, что так поступать нельзя?

Г.: Да, осознаю.

Бобров: Думали ли Вы, что белье нужно вернуть?

Г.: После поездки белье было бы выстирано и возвращено на судно.

Бобров: Зачем Вы взяли восемь полотенец ?

Г.: Взял два комплекта на выезжающих со мной лиц.

Предоставляется слово присутствующим выступать.

Афанасьев: Плохого о товарище Г. сказать не могу. Мне стыдно говорить о таком проступке. Нельзя размениваться на мелочи. Сейчас трудно судить, взял ли Г. судовое белье на временное пользование или постоянно. Конечно, мнение о Г. изменится в худшую сторону.

Великий: В прошлом году у нас на судне был аналогичный случай. Членов команды послали на несколько дней на уборку картофеля, и им пришлось дать постельные принадлежности.

Никольцев: Нам, присутствующим здесь, стыдно разбирать проступок тов. Г. Все его знают только с положительной стороны. Все мы понимаем, что этот проступок нехороший. Это легло пятном на весь наш коллектив. Я не усматриваю здесь корыстных целей. Г. должен на совете капитанов заверить всех присутствующих, что ничего подобного с ним не повторится впредь. Также просить руководство УТРФ издать приказ о запрещении брать судовое имущество для личных нужд.

Козырев: Проступок не входит ни в какие рамки. Такой проступок мог совершить недалекий человек. Г. опозорил коллектив своим неразумным поведением. Нужно всегда давать отчет своим действиям. Предлагаю объявить Г. общественный выговор, оставить его в должности капитана танкера «Иртыш». Думаю, что из случившегося тов. Г. извлечет хороший урок.

Слово предоставляется Г.: Теперь я понял, что такие вещи делать нельзя. Впредь подобного не повторится.

Президиум совета капитанов постановил: Г., капитану танкера «Иртыш», объявить общественный выговор.

На этом президиум совета капитанов закончил свою работу.
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 358, л. 118—120

Приказ по КРП № 315 от 14 июля 1964 г.

Для обеспечения летнего отдыха детей рыбаков-моряков УТРФ, а также отдыха работников тралового флота в зимнее время, приказываю:

1. УТРФ (тт. Демидову П. А. и Сергееву В. И.) начать в июле 1964 г. строительство пионерского лагеря в районе «Паратунка» на озере Микижа

по проекту, разработанному Камчатским отделением Гипрорыбпрома, с полным окончанием и вводом его в эксплуатацию в мае 1966 г.

2. Строительство пионерского лагеря поручить строительно-монтажному и ремонтному участку комхоза КРП (т. Зубову Г. А.).

3. Управлению тралфлота финансирование строительства лагеря осуществить за счет нецентрализованных капиталовложений (30 % отчислений от сверхплановой прибыли и фонда предприятия)...

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 1, д. 678, л. 163

**Выступление капитана ТХС «Мизар» Т. М. Кривоногова на пленуме
Камчатского областного комитета профсоюза рабочих
пищевой промышленности 24 июля 1964 г.**

Товарищи! Мы сейчас заслушали доклад о работе опорно-показательных судов. Все эти суда рентабельные, все дают прибыль. В системе нашего флота имеются шесть транспортно-холодильных судов, построенных для лова дрифтерными сетями. На этих судах есть холодильные установки, но они в настоящее время ничего государству, кроме ущерба, не приносят, и так будет продолжаться дальше, если мы не изменим в корне к ним отношение, как со стороны управления тралового флота, так и Камчатрыбпрома.

Я сейчас получил задание, в котором запланировано 123 тыс. руб. плановых убытков. При работе на транспортных перевозках транспортно-холодильное судно будет убыточно. Это уже доказано. Когда были большие транспортные суда, все говорили, что большие суда долго ходят, надо бы поменьше флота. Что можно придумать менее ТХС? Мы умудряемся делать по десять заходов, бывают случаи, что сжигаем шестьдесят тонн топлива при развозе сорока тонн груза. Единственный выход для рентабельной работы ТХС: или переходить на выработку консервов в августе, сентябре, октябре, или ловить дрифтерными сетями. Но когда столкнешься с этим вопросом, получается заколдованный круг.

Возьмите этот год. Ловить не можем, сельдь вылавливать тоже не можем, потому что жестянобаночная фабрика не обеспечивает банкой. Неужели нельзя договориться с Владивостоком и обеспечить банкой? Получаются какие-то ведомственные барьеры.

Мы получаем ящики на судоверфи, сколачиваем их на жестянобаночной фабрике, и проволокой они были не обвязаны, и 25 % времени на промысле терялось для того, чтобы обвязать. Отдел обработки УТРФ пытался доказать, чтобы сразу на жестянобаночной фабрике ящики обвязывались проволокой. Как будто с ним согласились, но это так и не делается.

В этом году опять повторяется то же. Два ТХС убытка не будут иметь, а четыре судна опять будут иметь убытки. С этим надо покончить. Мы такие же люди, как и на других судах.

Хочу затронуть большой и больной вопрос с подготовкой рядового состава на флоте. Если взять систему морского флота, там рядовой

состав готовится, хотя работа на их судах легче. В двухгодичной школе готовят матросов 1-го класса, а на промысловом судне работать тяжелее, матрос должен быть одновременно и рыбаком, и специалистом своего дела. У нас пока получается так — порвался трал, и на судне никто не умеет с ним обращаться, так как не тралмастера. Если бы рядовой состав обучался, был подготовлен к работе в море, меньше расходовалось бы орудий лова.

Просьба не только от экипажа своего ТХС, но и от других, обратить внимание на работу ТХС. Люди ходят в отдел обработки флота, на жестянобаночную фабрику, но пока ничего не получается.

ГАКК, ф. Р-494, оп. 1, д. 267, л. 18

«Частный» рекорд и общая польза

Нас на выбивке четверо — двое выколачивают ледяные слитки окуней из противней, двое надевают на короб обечайку и обвязывают. Это последние операции с окунями в заводе БМРТ. До этого их довольно-таки долго мучают: отрезают голову на станке, похожем на циркульную пилу, после небольшого путешествия на транспортере лишают их печени и прочих внутренностей с помощью похожего на ятаган шкерочного ножа, потом он, уже «облегченный», едет транспортером в моечный барабан. После душа окуни попадают к укладчикам, которые укладывают их косяками по 12 кг в противни, по 44 противня умецают в тележку и закатывают их в морозильные камеры. Там стоит такой холод (-35°C), что даже хладнокровные рыбы примерзают костями друг к другу и к стенкам противней, поэтому выбивщику, чтобы вытрясти брикет, приходится мочить противень в ванне с морской водой.

Работа, в общем-то, не сложная, даже разнообразие есть по сравнению со шкеркой. В сутки стоим по две пятичасовых вахты, одну на выбивке, вторую на обвязке. Зависят они друг от друга кровно, и идеалом считается, если идут в ногу. Если укладка была нормальная, хвосты не торчат из-под крышек, и обечайка сухая, то так и получается. Обечайка — это примерно то же, что закрывашка у спичечного коробка или у таблеток. Если она мокрая, то рвется на углах, приходится и возиться с коробом втрое дольше.

Работаю в паре с Виктором Фадеевым. Парень он ловкий, быстрый, находчивый. Если упорствую в ошибках, позволяет их довести до конца, не кричит, только довольно ехидно улыбается. В этот рейс на судне пошла примерно половина новых обработчиков, но всех раскрепили по «старичкам», так что выработка совершенно не снизилась. За вахту успеваем сделать в среднем десять выкатов, примерно триста ящиков (выкат — две тележки, их выкатывают из камеры одновременно). Когда новички немного освоились, работа пошла даже весело. Витя у нас заводила, когда мы на выбивке, он задает ритм, а ритм веселый, даже быстрый, фокстрот нам не подойдет. Отстанет!

На третий или четвертый день мы узнали, что вторая бригада за вахту сделала одиннадцать выкатов. Витя запыхал ревностью и начал подбивать нас на рекорд. Мы тогда только что в первый раз сделали десять выкатов. В той бригаде на выбивке все «старички», а у нас их двое, остальные — новые. Но это нас не остановило. В общем, на очередную вахту мы явились за полчаса до шести. Натаскали гору пустых коробов, забили угол обечайкой. Заготовлено тары было столько, что и на пятнадцать выкатов хватило бы, а нас и двенадцать устраивало.

Начали отлично. Брикеты были ровненькие, как кирпичики. За два часа мы играючи справились с пятью выкатами. Но тут у нас произошла заминка. Надо сказать, что выбивка зависит от шкерки и морозки. Помогать обработчикам выходит подвахта — мотористы, механики, штурманы, работают на шкерке по два с половиной часа. Разделали они рыбы много, но она не успела заморозиться. Пришел мастер, проверил температуру в теле рыбы, она оказалась выше нормы. Мастер посадил нас перекуривать. Это вообще на БМРТ редкая роскошь — сидячий перекур! Только в этот раз нам не сиделось. Витя несколько раз бегал к мастеру, горячился и кипятился: «За свой пот еще и вымаливай!»

Когда нам, наконец, разрешили продолжать, пошла такая безобразная укладка, что впору было в короб по два брикета вместо трех класть. Завязчики наши, Роман Веселов и Генка Климачков, совсем запарились. Стали складывать брикеты в штабель на ванне, но долго им тут лежать нельзя, они оттаивают. Рекорд тускнел и таял. А когда пошла хорошая укладка, я загнал в палец кость из пера окуня, похожую на цыганскую иглу, и стал тормозом.

Когда перевалило на «золотой», последний час вахты, мы стали размышлять, как поступить с остающимися коробами (оставалась почти половина). Сначала решили спрятать короба в сушилке. Завтра поутру можно будет повторить штурм. Витька пошумел на тему — все равно мы им нос утрем, а потом полез в трюм, где хранятся обечайки, проверить, закончат ли они очередной вагон. Если закончат, то прятать нельзя, обечайки затрафаречены. Но оказалось, что заканчивать придется нам утром. Витька ворчал и клял окуней, которые не хотят замораживаться. Перед концом вахты решил и сказал: «Пусть пользуются, на один трюм работаем». Мы оставили сменщикам обечайки и короба.

...Утром, когда мы пришли на вахту, узнали, что они сделали двенадцать выкатов. Опять рекорд! Но ничего, у нас еще все впереди: после перегруза трюмы ведь вновь будут пустыми.

Юрий Соляник, матрос-обработчик

БМРТ «Амгу», наш спецкор

Камчатский комсомолец, 14 августа 1964 г., № 98

«Опала», так держать!

Обогнув кошку, «Опала» проходит вдоль строя рыболовных судов. В этом строю и заслуженные, издававшие виды траулеры, и новенький, сверкающий краской собрат «Опалы» — «Куба». Сейчас они все привет-

ствуют победителя соревнования: годовой план выполнен, экипаж «Опалы» прочно занимает четвертое место среди дальневосточных судов этого типа.

Меньше и меньше полоса воды между судном и причалом. Над бухтой несутся звуки маршей. Встречающие уже могут различить родные лица, обветренные, чуть-чуть изменившиеся за семимесячный рейс.

Все свободные от вахты на палубе. Руки, которые сейчас приветливо машут встречающим, добыли 90 тыс. ц рыбы. Вот стоят лучшие обработчики Н. Газизов, К. Миляускас, А. Чумаков. Недалеко от них мастер обработки М. Куренков, старший матрос Н. Соломенный. Немало способствовали бесперебойной работе судна механик завода А. Тимошенко, электромеханик А. Александров, второй механик Е. Шабрин. Всем им накануне прихода в порт присвоено звание ударников коммунистического труда.

Обстановка — праздничная. Оркестр, цветы, яркие пионерские галстуки. Гидроакустик Николай Павленко — «уши корабля», — нашедший по звуку в глубинах океана не один косяк рыбы, перегнувшись через поручни, лишь с трудом может расслышать голос жены.

Над причалом — кумачовый плакат: «Горячий привет победителю в социалистическом соревновании экипажу БМРТ «Опала», добывшему 89 635 центнеров рыбы!»

Тут же, на причале, состоялся митинг.

— «Опала» — третий большой траулер, выполнивший годовой план, — сказал в своем приветствии секретарь обкома КПСС В. И. Алексеев. — Надеемся, что недалек тот день, когда на этом же причале мы вас поздравим еще с одной победой — побитием прошлогоднего рекорда «Хингана». Своей работой вы подкрепляете обещание выловить пятью большими траулерами полмиллиона центнеров рыбы. Курс вы взяли правильный. Так держать!

От имени коллектива «Опалы» выступил капитан-директор А. И. Беляев:

— Ровно год назад, вот от этого самого причала наше судно вышло в свой первый рейс. За этот год добыто 116 тыс. ц рыбы. Это доказывает, что рекорд «Хингана» — не вечен. Даем слово добыть в этом году не менее 115 тыс. ц рыбы!

Экипаж «Опалы» приветствовали заместитель начальника УТРФ т. Демидов, секретарь горкома КПСС т. Качин, начальник отдела добычи Камчатрыбпрома т. Головкин, секретарь горкома ВЛКСМ т. Сорокин. Вручили цветы и приветствовали своих шефов ученики школы № 25. От имени пионеров отряда «Опала» пионерского лагеря «Дружба» приветствовал своих «тезок» командир отряда Коля Гусев.

Всего несколько дней пробудет в порту «Опала», а затем — вновь в море, к новым победам.

П. Восточник

Приказ по УТРФ № 641 от 29 августа 1964 г. «О выплате премии по социалистическому соревнованию за второй квартал 1964 г.»

Постановлением коллегии Дальрыбы и президиумов краевых областных комитетов профсоюза по итогам соцсоревнования за второй квартал присуждены премии:

1. Управлению тралового и рефрижераторного флота — вторая премия в сумме 25 300 руб.
2. Коллективу БМРТ «Амгу» — переходящий вымпел Дальрыбы и ЦК профсоюза с выдачей первой премии в сумме 2 812 руб.
3. Коллективу БМРТ «Браслав» — переходящий вымпел Дальрыбы и ЦК профсоюза с выдачей первой премии в сумме 2 812 руб.
4. Коллективу СРТ «Герман Титов» — вторая премия в сумме 675 руб.
5. Коллективам СРТ «Лосось», «Командор» — третьи премии по 565 руб.

На основании изложенного приказываю:

1. Перечисленным судозкипажам выплатить денежные премии в указанных суммах.
2. Из присужденной управлению премии в 25 3000 руб. выделить: 30 % — на культурно-бытовые нужды, остальную сумму 17 710 руб. — для премирования рабочих, инженерно-технических работников и служащих...
3. Из выделенных сумм для береговых предприятий премировать руководителей в следующих размерах: Скиндер А. А., директор СРЗ — 40 руб., Фризоватый И. О., начальник рыбного порта — 40 руб., Михайлов Н. А., директор рыбозавода «Океанский» — 40 руб., Гинер С. М., начальник моргагентства — 60 руб.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 331, л. 144

**Обращение коллектива БМРТ «Амгу» к экипажам
промысловых судов Камчатки**

Дорогие товарищи! Воодушевленные приветствием товарища Н. С. Хрущева экипажу БМРТ «Хинган», добывшему в 1963 г. 110 тыс. ц рыбы, рыбаки БМРТ «Амгу» дали слово добыть в 1964 г. 130 тыс. ц. Это обязательство нами успешно выполняется. Если до «Хингана» стотысячный рубеж считался пределом для БМРТ, то в текущем году уже в августе экипаж «Браслава», вслед за ним и наш экипаж, успешно преодолели его. Сейчас, подсчитав свои возможности, мы решили ранее принятое обязательство — добыть в 1964 г. 130 тыс. ц рыбы — выполнить досрочно.

Вступая в социалистическое соревнование за достойную встречу 47-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, мы обязуемся дать родине 130 тыс. ц рыбы к 7 ноября 1964 г. Это будет нашим вкладом в выполнение обязательства пяти камчатских БМРТ — добыть в этом году 500 тыс. ц. Мы хорошо понимаем, что сделать это будет нелегко, однако уверены в своих силах, и в успехе не сомневаемся.

Мы обращаемся ко всем экипажам промысловых судов Камчатки с призывом развернуть соревнование за достойную встречу годовщины

Великого Октября, за досрочное выполнение своих годовых планов и социалистических обязательств, за дальнейшее увеличение добычи рыбы на каждое судно, на каждого рыбака, за повышение качества сдаваемого сырца и выпускаемой продукции. Выражаем твердую уверенность в том, что рыбаки промыслового флота Камчатки приложат все свои знания и мастерство, используют все резервы и возможности с тем, чтобы внести решающий вклад в добычу четырех камчатских миллионов центнеров рыбы.

По поручению экипажа БМРТ «Амгу»:

П. Рязанов, капитан-директор,

Н. Журавлев, секретарь парторганизации,

Н. Кокин, председатель судового комитета,

Л. Рывлин, секретарь комсомольской организации

Камчатская правда, 11 сентября 1964 г., № 217

Из материалов расследования причин гибели СРТ «Кичига» (не ранее сентября 1964 г.)

СРТ «Кичига» затонул со всем судовым и личным имуществом экипажа. Весь экипаж в количестве 25 чел. благополучно переплыл в спасательных нагрудниках по воде, 10—12 метров, и был принят на борт СРТР «Кузачин». От гибели судна причинен ущерб... 336 686 руб.

...СРТ-300 «Кичига» 30 июля 1964 г. находился в промысловом районе в северной части Охотского моря, южнее Тауйской губы, в поисках скопления сельди по записям эхолота, для лова ее дрейфтерными сетями. В этом же районе промыслом сельди занималось много других судов. Между судами поддерживался радиотелефонный обмен с целью взаимопомощи в нахождении косяков.

Капитан СРТ-300 «Кичига» Кривошеев В. Е. (диплом штурмана дальнего плавания, среднетехническое образование), в 19.20, получив сведения от капитана СРТ «Рыбак» о том, что тот имеет удачные результаты поиска сельди, приказал своему третьему помощнику, стоявшему на вахте, определить место нахождения судна, а сам взял радиопеленг на СРТ «Рыбак». Из обсервованной в 19.20 точки — широта $58^{\circ}19'4''$ северная и долгота $150^{\circ}24'$ восточная — капитан СРТ «Кичига» Кривошеев В. Е. лег на компасный курс 345° (-10°), который соответствовал радиопеленгу на СРТ «Рыбак».

Погода в это время была: ветер западный пять баллов, море — три-четыре балла, видимость отличная. Во время пеленгования с верхнего мостика третий помощник капитана Апанасенко Н. М. (диплом судоводителя маломерных судов до 200 рег. т, среднетехническое образование) хорошо видел, что прямо по курсу (ИК 335°) в расстоянии пяти-шести миль какие-то два СРТ идут прямо на ветер (на запад) строем кильватер, а слева, приблизительно в десяти кабельтовых (ИК $320-330^{\circ}$) шел какой-то СРТ, наблюдавшийся на курсовом угле 30° . Впоследствии определилось, что шедшие на ветер (запад) два СРТ были «Кузачин» и «Рыбак», причем впереди шел «Кузачин».

СРТ, идущий слева рядом, почти параллельным курсом с «Кичигой», был, якобы, по предположению третьего помощника Апанасенко, СРТ «Кавран». Однако, по сведениям капитана СРТ «Кавран», это не подтверждается. С «Кичиги» видели, что в 21.30 СРТ «Рыбак» повернул на 180° по ветру, на восток и в 21.40 пересек курс «Кичиги» впереди и в расстоянии пяти кабельтовых. В этот момент третий помощник Апанасенко еще видел, что «Кузачин» продолжает идти прежним курсом на ветер, а СРТ, шедший слева, еще более повернул влево и последовал тоже на ветер, на запад. С этого момента на эти суда с мостика СРТ «Кичига» уже не обращали внимания, в то время как в этот же момент (в 21.40) СРТ «Кузачин» повернул, подобно СРТ «Рыбак», на 180° и последовал на ИК 79° по ветру, то есть пересекающимся курсом с «Кичигой». «Кузачин» имел скорость по ветру до 9,5 узлов, а «Кичига» — около 7,5—8 узлов.

В 21.55 на обоих судах с мостиков через окна рулевых рубок внезапно обнаружили друг друга в расстоянии нескольких метров, и в 21.56 СРТ «Кузачин» с полного хода врезался в левый борт СРТ «Кичига». СРТ «Кичига» получил огромную пробоину в районе водонепроницаемой переборки двух смежных отсеков: машинного отделения и трюмного помещения. Судно быстро стало крениться на левый борт, погружаясь кормой в воду. Через 13—14 минут, погрузившись полностью, оно вертикально, кормой вниз, пошло на дно.

За это время экипаж СРТ «Кичига» не успел спустить для своего спасения шлюпку, равно как спасавшие суда «Кузачин» и «Рыбак», из-за завала шлюпок бочкотарой. Люди спасались, кто как умел, большинство в нагрудниках перебирались вплавь до СРТ «Кузачин», а иные были спасены при помощи бросательных концов.

На СРТР «Кузачин» обстоятельства перед столкновением складывались следующим образом. 24 июля заболел капитан Готовский, которого доставили в госпиталь на плавбазе «Советская Камчатка». Начальник экспедиции судов тралфлота — капитан дальнего плавания, бывший до этого начальником морской инспекции тралфлота, Серга А. И., побеседовав с больным капитаном Готовским, принял решение: назначить временно капитаном СРТР «Кузачин» старшего помощника капитана этого судна, капитана малого плавания со среднетехническим образованием Авдейкова Ю. А., с той мыслью, что болезнь капитана Готовского обещала быть непродолжительной. Для подкрепления командования на СРТР «Кузачин» начальник экспедиции тов. Серга А. И. распорядился о нахождении флагманского капитана — капитана дальнего плавания Арестова А. М., назначив его пребывание на СРТР «Кузачин» и одновременно обязав его руководить организацией поиска рыбы судами экспедиции в море и взаимопомощью между судами в этом деле.

28 июля СРТР «Кузачин», после сдачи рыбы на плавбазу и пополнения снабжения, в 01.45 вновь снялся в море, имея на борту 1 100 бочек тары, которая загромождала ботдек и переходы под настройками на главной палубе. Кухты были уложены так, что значительно мешали обзору

из рулевой рубки вперед. Единственным выходом на случай тревоги из кормовых помещений и машинного отделения и для сообщения по судну оставался путь только через штурманскую и рулевую рубку, выходы на главную палубу по бортам были заложены бочками.

До 17.15 30 июля судно искало хороших уловов сельди, ложилось с сетями в дрейф, но хороших уловов не имело. За это время, более чем за двое с половиной суток, штурмана, разыскивая промысловое скопление сельди, ни разу не определили обсервованное место судна в целях анализа для прицельного лова рыбы и ради обеспечения культурного и безопасного судо-вождения. Поиск рыбы сводился к тому, что кто-то случайно наткнется на хорошую запись по эхолоту и даст знать об этом другим судам.

Имея сведения, что СРТ «Рыбак» получил отрядные записи по эхолоту, СРТР «Кузачин», как и «Кичига», запросив радиопеленг на СРТ «Рыбак», последовали в его район. С «Кичиги» уже в 21.20 наблюдали, что СРТР «Кузачин» и СРТ «Рыбак», сблизившись, шли кильватерным строем на ветер, то есть на запад, положение которых было неопределенное, и о местонахождении их можно теперь судить только по глазомерному расстоянию и курсовому углу с «Кичиги», имевшей определение по визуальным пеленгам береговых ориентиров в 21.20, и то весьма сомнительным, поскольку на карте заметны исправления, а судовой журнал утерян.

На всех упомянутых выше судах счисление места судна при сопоставлении очень противоречиво, а в действительности штурманский состав, включая капитанов, сейчас, прибегая к памяти, не могут восстановить истинную картину своего плавания. На СРТР «Кузачин», где находился даже флагманский капитан Арестов, от счислимой точки в 16.00 30 июля до 17.15 того же дня невязка достигает 32 миль.

На СРТР «Кузачин», после ухода с судна капитана Готовского, который оставил неподписанным судовой журнал за 16 суток и ряд нехороших традиций на судне (отсутствие систематического счисления места судна, запрет пользоваться радиопеленгатором в ущерб работе эхолота во время поиска рыбы и т. п.), начальник экспедиции тов. Серга А. И. не узаконил официально приказом назначение, хотя бы временно, капитаном СРТ «Кузачин» Авдейкова Ю. А. Он и флагманский капитан ограничились тем, что в силу устава, при чрезвычайных обстоятельствах, когда с судна уходит капитан, должен вступить в командование судном старший помощник. В результате этой недомолвки старший помощник Авдейков Ю. А., расписавшись 24 июля в судовом журнале под каким-то влиянием, о том, что он принял, в силу устава, командование судном, фактически не выполнял этих обязанностей, и в дальнейшем нес вахту как старший помощник капитана, расписывался в судовом журнале, как таковой, практически полностью полагаясь на флагманского капитана т. Арестова, как на капитана судна.

В это же время флагманский капитан Арестов в своих действиях не брал на себя до конца обязанностей капитана данного судна, хотя все его указания принимались на судне как капитанские. Будучи занятым больше

всего и всецело целями успешного поиска рыбы и наведением флота на рыбу, он давал указания курсов судна, не интересуясь контролем счисления места судна и внутренней службой, считая, что все это, как само собою разумеющееся, дело капитана, в данном случае Авдейкова Ю. А. В 16.00 30 июля после выборки сетей с уловом 150 ц, флагманский капитан Арестов А. М. предложил Авдейкову Ю. А. пойти отдохнуть, имея в виду разбудить его в 19 часов.

В дальнейшем тов. Арестов, оставаясь на мостике, осуществлял поиски рыбы, командуя движением судна... развернулся в 21.40 на обратный курс 90° (-11°).

Перед поворотом влево на 180° вахтенный помощник Агапов Г. Н., судоводитель маломерных судов до 200 рег. т., образование курсовое, выглянул в левую дверь, то же сделал и тов. Арестов с целью проверить, нет ли слева судов. В это время они видели в расстоянии двух-трех миль слева несколько судов, завершивших поворот на обратный курс 90° (-11°), третий помощник Агапов, он же вахтенный, стал смотреть вперед. Наблюдая, он видел, что впереди идет таким же курсом судно в расстоянии 1—1,5 мили.

Старший помощник Авдейков Ю. А., он же и. о. капитана, в это время находился в радиорубке, где проводил капитанский час отряд судов, а затем ушел в радиорубку для того, чтобы дать радиопеленг другому СРТ, стремившемуся в район, где СРТ «Рыбак» имел показательные записи рыбы. В 20.50 третий помощник Агапов с разрешения Авдейкова отпустил рулевого Бобринева за сменой, а сам стал на руль.

На это время наблюдения за морем никто не вел. Флагманский капитан Арестов в это время находился в штурманской рубке, занимаясь эхолотом, отказавшим в действии, а старпом — и. о. капитана Авдейков — в радиорубке. Находившиеся на главной палубе траловые мастера тт. Кравченко Н. Я. и Матусевич В. С. уже некоторое время наблюдали, что на курсовом угле 30° шел напересечку какой-то СРТ в расстоянии 6—8 кабельтовых. Тралмастер Кравченко не находил в этом ничего необычного, полагая, что СРТР «Кузачин» пройдет за кормой этого судна.

В 20.55 флагманский капитан Арестов А. М. выглянул в дверь из штурманской рубки и через окно рулевой рубки увидел другой СРТ. У него сложилось мгновенное ложное впечатление, что их судно идет на швартовку к этому СРТ. Вскрикнув: «Что вы делаете!», — он пробежал на правый борт, заметив по тахометру, что судно идет полным ходом, и, видя неизбежность столкновения, крикнул: «Мы сейчас столкнемся!» Рывками по телеграфу он дал полный задний ход. Машина немедленно исполнила приказание.

Третий помощник Агапов, услышав крик Арестова «сейчас столкнемся», посмотрел вперед и увидел другое надвигавшееся судно в расстоянии, по его оценке, 15—20 метров. Он тут же немедленно поставил руль влево, но затем последовало столкновение с СРТ «Кичига»...

ГАКК, ф. Р-610, оп. 1, д. 18, л. 166—172

**Приказ по УТРФ № 691 от 22 сентября 1964 г. «О премировании
лучших работников флота в связи с призывом их в ряды
Советской Армии»**

В связи с призывом в ряды Советской Армии за активное участие в досрочном выполнении государственного плана и выполнении социалистических обязательств приказываю: наградить ценным подарком Михайленко Валерия Федотовича — матроса-обработчика плавбазы «Ламут», Бекетова Вячеслава Ивановича — третьего помощника капитана СРТ «Раздол», Болмусова Александра Ивановича — мастера по обработке рыбы СРТМ № 8-405, Минеева Алексея Константиновича — матроса-обработчика плавбазы «Чукотка» на общую сумму 100 руб.

Управление, партийный, профсоюзный и комсомольский комитеты выражают уверенность и надежду, что призванные товарищи из УТРФ оправдают доверие коллектива и будут с честью выполнять свой долг и уставы Вооруженных Сил Советского Союза, строго охранять священные рубежи и покой советских людей. Надеемся, что после ухода в запас вы вернетесь в нашу славную семью тружеников моря.

И. о. начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 332, л. 38

**Приказ № 720 от 9 октября 1964 г. «О переименовании
БМРТ «Амгу» в «Николай Островский»»**

На основании приказа Государственного производственного комитета по рыбному хозяйству СССР № 3-Ф от 29 сентября 1964 г. и радиogramмы главного капитана флота Дальрыбы тов. Чигорь № 11482 приказываю: 1. БМРТ «Амгу» переименовать в «Николай Островский». 2. Капитану БМРТ «Николай Островский» Рязанову П. А. с получением настоящего приказа оформить изменение названия в судовых документах у капитана порта и в Камчатской инспекции Морского Регистра СССР...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 332, л. 90

**Приказ по КРП № 422 от 16 октября 1964 г. «О награждении
памятными подарками передовых коллективов предприятий,
цехов, бригад и рыбопромысловых судов»**

В ознаменование досрочного выполнения годового плана добычи и обработки рыбы в 1964 г. — шестом году семилетки, отмечая безупречную работу коллективов береговых предприятий, цехов, бригад и рыбопромысловых судов — передовиков социалистического соревнования в достижении высоких производственных показателей, приказываю наградить памятными подарками:

1. Коллектив УТРФ — радиолой «Ригонда».

2. Коллектив Олюторского рыбокомбината — радиолой «Ригонда».

3. Коллектив Хайлюлинского рыбокомбината — радиолой «Ригонда».
4. Судозэкипаж БМРТ «Николай Островский» — магнитофоном «Комета».
5. Судозэкипаж плавбазы «Советская Камчатка» — магнитофоном «Комета».
6. Судозэкипаж плавбазы «Ламут» — магнитолай «Харьков-63».
7. Судозэкипаж БМРТ «Браслав» — магнитолай «Харьков-63».
8. Судозэкипаж СРТ «Пикша» — магнитофоном «Астра».
9. Судозэкипаж СРТ «Портовик» — магнитофоном «Астра».
10. Судозэкипаж СРТ «Алупка» — библиотекой художественной литературы...

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 678, л. 303

Судовые умельцы «Браслава»

Наш экипаж отвоевал у моря более ста тысяч центнеров рыбы. Нельзя назвать случайным достигнутую победу. Это результат слаженной, четкой работы всего коллектива. Неоценимый вклад в рыбацкое дело внесли члены машинной команды. Экипаж по праву гордится умельцами. Вот их имена: механики Иван Бурков, Владимир Дахно, Василий Един, Анатолий Соломаткин, мотористы Виктор Левин, Василий Бондарев, Николай Зоркин, Владимир Писарев, Михаил Попов.

Пред выходом судна в ответственный рейс члены машинной команды еще раз тщательно проверили все узлы, механизмы. Во время стоянки в ремонте по предложениям наших рационализаторов внесены некоторые усовершенствования. До этого система охлаждения каждого двигателя состояла из двух насосов пресной и забортной воды, которые часто выходили из строя. При внимательном изучении их работы механик Соломаткин пришел к выводу, что после некоторой переделки можно обойтись одним насосом. Оставили насос пресной воды. Теперь система охлаждения работает бесперебойно. Этим мы обеспечили ритмичность работы и продлили срок службы двигателя.

Второй механик Василий Един — тоже человек творческой мысли. Много хлопот доставляли насосы котельного топлива. Ввиду большого давления у них быстро вырабатываются латунные втулки. Василий предложил заменить их шарикоподшипниками. Сначала всех удивила такая мысль. Но когда Василий сам осуществил свой замысел, и насос успешно прошел испытания, все убедились в ценности внесенного им предложения. В этом рейсе насосы работали четко.

Особое внимание уделяют члены машинной команды грамотной эксплуатации механизмов и экономии горюче-смазочных материалов. Мы строго следим за тем, чтобы двигатели работали бездымно, своевременно чистим сепараторы и фильтры, тщательно контролируем работу топливной аппаратуры, устраняем причины подтеков.

Каждый член машинной команды подробно изучил принцип действия и правила эксплуатации не только своих механизмов, но и двигателей, обслуживаемых соседом по работе. Электрик Иван Курков успешно справляется с обязанностями электромеханика, ушедшего в отпуск. Слесарь-наладчик Николай Зорин может работать сварщиком, в море ему не раз приходилось выполнять сварочные работы. Третий механик Соломаткин может заменить второго механика.

На нашем судне впервые на Дальнем Востоке были установлены форсунки с гидрозапором. По сей день они служат безотказно. Если раньше через каждые двести часов форсунки снимали, разбирали, чистили, то сейчас они работают более тысячи часов.

Чтобы сократить время пребывания в ремонте, мы в море своими силами почистили танки, котлы, отремонтировали четыре вспомогательных двигателя, электромоторы вакуум-сушильного барабана. Сейчас судно стоит в заводе. Нужно сделать профилактический ремонт главному двигателю, ВРШ, отремонтировать аммиачные и воздушные компрессоры. Предстоит большой объем трубопроводных работ. Хотелось, чтобы судоремонтники справились со всеми этими работами в более короткий срок. За каждые сокращенные сутки стоянки в порту экипаж смог бы выловить по тысяче центнеров рыбы.

К. Кретов, старший механик
БМРТ «Браслав»

За высокие уловы, 25 ноября 1964 г., № 119

Приказ по УТРФ № 959 от 30 декабря 1964 г.

Коллектив УТРФ в шестом году семилетки добился замечательных результатов: добыто рыбы-сырца 1 851 тыс. ц против 1 612 тыс. ц по плану, выпущено валовой продукции на сумму 110 579 тыс. руб. при плане 94 753 тыс. руб. Перевезено груза транспортным флотом 151 904 т при плане 153 000 т. Переработано груза рыбным портом 208 134 т при плане 190 000 т. Основной задачей в последнем году семилетки перед коллективом УТРФ стоит выполнение плана добычи рыбы 2 064 тыс. ц.

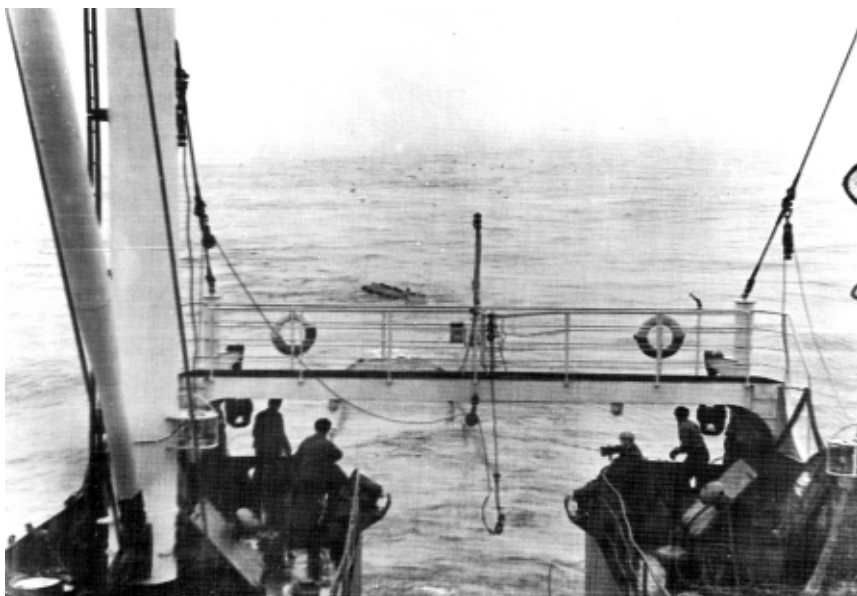
В ознаменование празднования нового 1965 года приказываю:

1. За перевыполнение плана с хорошими экономическими показателями и качественный выпуск продукции наградить почетными грамотами: 1) БМРТ «Николай Островский», 2) БМРТ «Опала», 3) плавбазу «Ламут», 4) СРТР «Андрей Николаев», 5) СРТР «Конус», 6) СРТР «Раздол», 7) СРТР «Кинешма», 8) СРТ «Соликамск», 9) теплоход «Беринг», 10) ТРС «Елизово», 11) танкер «Лира», 12) морской буксир «Геркулес».

2. Поздравляю весь коллектив УТРФ с наступающим новым 1965-м годом и желаю хороших успехов в развитии социалистических соревнований, здоровья и счастья в личной жизни.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 334, л. 182



В ожидании трала. БМРТ «Браслав», 1962 г.



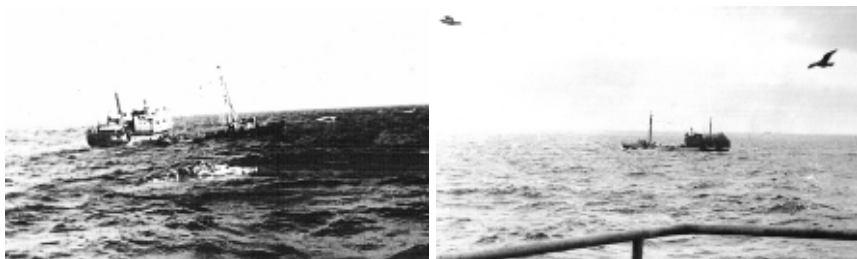
Один из первых подъемов трала на «Браславе», 1962 г.
(из собрания Ю. Н. Коваленко)



Перегруз во льдах у острова Св. Матфея. Бристольский залив,
13 марта 1962 г.



БМРТ в море



СРТ в море (из собрания Ю. Н. Коваленко)

**Отчет флагманского капитана А. Н. Моисеева
с 10 декабря 1964 г. по 9 февраля 1965 г.**

10 декабря 1964 г. на СРТР «Клин» с судами «Северянин», «40 лет ВЛКСМ» вышел в район островов Прибылова. Прибыли в район лова... 17 декабря 1964 г. Из судов нашего флота к этому времени в районе лова находились СРТ «Камчадал» и СРТМ № 8-405. Сахалинских и приморских — по 21 судну. 20 декабря в район лова прибыли СРТ «Алупка», СРТ «Коростень». 23 декабря подошла первая плавабаза «Ламут». В начальный период промысла преобладали ветра южных направлений, кромка льда удерживалась на параллели острова Матвея и севернее.

В гидрометеорологическом отношении с самого начала условия промысла сложились чрезвычайно неблагоприятно и продолжались весь период. Из 43 суток работы промысловой экспедиции только 14 дней имелись ветры до шести баллов, 29 дней действовали ветры силою семь баллов и выше. К концу января преобладающими северными, северо-восточными ветрами район промысла был закрыт тяжелыми льдами. По запасам сельди район промысла в сравнении с прошлыми годами оказался намного беднее. Сельдь промысловых размеров не имела значительных скоплений, держалась отдельными небольшими косяками. Много попадалось сельди-мелочи и минтая.

Техническое состояние флота. Несмотря на решение коллегии главка и приказ по УТРФ... где указано, что в дальние районы суда должна направляться исключительно исправными, для чего все суда должны быть подвергнуты докованию, иметь замеры толщины обшивки корпуса. Однако часть судов в экспедицию было пропущено непригодных для плавания в этом районе: СРТ «40 лет ВЛКСМ» — износ обшивки по переменной ватерлинии, в районе машинного отделения, по правому и левому борту; СРТ «Кроноцкий» — водотечность в ватервейсах и слабый корпус; СРТ «Красное знамя» — трещина в стекане кингстона, заделана течь в подзоре. Все три судна по заключению инспектора безопасности моринспекции ДГРФИ забракованы и отправлены в порт.

Кроме этих трех, следующие суда имели технические неисправности: СРТ «Северянин» — трещина в сетевом трюме в районе коффердама, заделана цементным ящиком. Просачивание воды в машинное отделение; СРТ «Соликамск» — течь в районе канатного ящика и трюма № 1, произведена заварка с наложением дублировки; СРТ «Кузачин» — течь в трюме № 2 через ватервейс, произведена заварка; СРТ «Кавран» — течь в машинном отделении в месте установки преобразователя (9—10-й шпангоуты), преобразователь перенесен, установлен цементный ящик. На четырех судах при плавании во льду выдавило иллюминаторы в нижних каютах (СРТ «Капитан Закхеев», «Крузенштерн», «Кавача», «Красное знамя»).

Предложения: 1. Районы промысла сельди и камбалы в восточной части Берингова моря находятся в чрезвычайно неблагоприятных гидрометеорологических условиях: частые шторма в зимний период с устойчивыми морозами. Плавание и ведение промысла в этих районах судами типа

СРТ чрезвычайно опасно. За это говорят случаи гибели судов (1962 г. — СРТ «Ключевской», 1965 г. — СРТ «Бокситогорск», «Севск», «Себеж», «Нахичевань»). Кроме того, при работе в этих районах промысловые и обслуживающие суда имеют частые случаи повреждений корпуса и винтов. Интенсивное ведение промысла флотом Дальрыбы почти полностью использовало запасы сельди и камбалы, поэтому от работы в зимний период в восточной части Берингова моря необходимо отказаться. 2. Все СРТ с давними сроками постройки необходимо тщательно проверить по состоянию обшивки корпуса с производством контрольных сверлений. 3. Иллюминаторы в кормовых нижних каютах СРТ подвержены частым повреждениям от воздействия льда, волн, траловых досок, что создает серьезную угрозу безопасности судна. Необходимо принять решение об их заварке с наложением дублировок.

ГАКК, ф. Р-284, оп. 4, д. 403, л. 210—212

Когда обрывались швартовы

Борт плавбазы «Чукотка» (по радио). Идут вторые штормовые сутки. Временами ветер достигает десяти баллов. Бесконечные гребни длинных валов мчатся на судно, ветер срывает с них пену и бросает на палубу. Трудно, почти невозможно работать при такой погоде. Но люди работают на палубе и в цехах. За сутки бригады старших мастеров Коновалова и Подгорного выработали 700 ц продукции.

А потом кончается сырец. Кажется, можно передохнуть. Но никто на плавбазе этому не рад, потому что на траулерах скопилось свыше тысячи центнеров аляскинского окуня. Пройдут еще сутки, вторые — и рыба пропадет. Выход один — швартовать траулер к плавбазе и принять от него рыбу. Но кто из капитанов решится подойти к «Чукотке», если над заливом разгулялся штормовой ветер, а зыбь достигает семи метров? Ждать погоды бесполезно: синоптики плавбазы дают очередной штормовой прогноз.

Первым на подход к плавбазе решается капитан «Камбального» Соловьев. Он по радио подробно согласует свое намерение со старшим помощником капитана плавбазы Екимовым. Соблюдая всевозможные меры предосторожности, «Камбальный» подходит к «Чукотке». Его уже ждут. Матросы Нафтаев, Ерофеев, Диордица по команде боцмана Захарова быстро и точно спускают кранцы, подают швартовые концы. Одновременно на траулер пошла первая грузовая сетка.

Шторм не унимался. Он раскачивал «Чукотку», заставлял «прыгать» «Камбальный» так, что лопались швартовые. Но их заводили снова и снова. Капитан Соловьев умело маневрировал ходом траулера, удерживая его у борта плавбазы. Передача сырца не прекращалась. Два часа продолжалась операция. На «Камбальном» работал весь экипаж. Двести центнеров окуня получила плавбаза от промысловиков. Столько рыбы не всегда удавалось принимать даже при хорошей погоде. С чувством

благодарности провожал коллектив плавбазы отличных моряков «Камбального». А потом к плавбазе подошел «Коростень». От него приняли 80 центнеров окуня.

Б. Зарубин, первый помощник капитана
За высокие уловы, 14 февраля 1966 г., № 19

Люди оказались сильнее

Борт плавбазы «Советская Камчатка» (по радио). Немало хлопот доставляет нашим промысловикам разбушевавшаяся стихия Берингова моря. Конечно, наша плавбаза, пожалуй, не по зубам любому урагану. Даже в самый разгар жестоких штормов, пока есть рыба, ни на минуту не прекращалась работа производственных цехов. Но весь ритм работ может полететь, если из строя выйдут паровые котлы. Это значит, что остановится выпуск продукции, да и само судно останется без движения: котлы питают главную машину. Чтобы ничего подобного не случилось, необходимо строго по графику чистить оба котла.

Срок чистки как раз совпал со штормами. На всю операцию по нормам необходимо четырнадцать суток. Многовато, конечно, но откладывать до лучших погод нельзя. Первыми за чистку принялись механики, но сразу увидели — одним в кратчайшие сроки очистить котлы невозможно. Тогда на помощь пришли матросы-обработчики. Пока чистили первый котел, второй почти полностью обеспечивал нормальную работу плавбазы. Потом приступили ко второму. Люди работали почти без отдыха, самоотверженно. И вот результат — чистка котлов сделана за семь суток — вдвое быстрее, чем по норме. Плавбаза не прекращала выпуск продукции.

Особым приказом по судну объявлена благодарность большой группе механиков и матросов-обработчиков. «Советская Камчатка» перешла в Аляскинский залив и уже приступила к обработке окуня.

П. Дедков, радист

За высокие уловы, 17 февраля 1965 г., № 20

Приказ по УТРФ № 142 от 5 марта 1965 г. «О снятии с должности капитана СРТ “Сокол” Н.»

СРТ «Сокол» под командованием капитана Н. 11 февраля находился в порту Северо-Курильск на сдаче рыбы. Капитан судна Н. в этот же день после сдачи рыбы явился на судно в нетрезвом состоянии. В 17.30 СРТ при выходе в море из порта был задержан пограничниками, повернут в порт для дооформления. В 17.43 при швартовке к СРТ «Камчатская правда», который стоял у пирса, Н. совершил аварию, ударил СРТ «Камчатская правда», обломал на СРТ «Сокол» якорь, а на СРТ «Камчатская правда» погнул фальшборт и планширь. При повторной попытке выйти в море в 20.25 СРТ «Сокол» был посажен на мель, в результате произошло скручи-

вание баллера руля на 40°. При снятии с мели была погнута шлюпбалка. В результате совершенной аварии СРТ выведен из эксплуатации на длительный срок и нанесен большой материальный ущерб государству.

26 февраля 1965 г. недостойное поведение и авария, совершенная Н., рассматривались на совете капитанов, который просит руководство флота снять Н. с должности капитана и лишить его прав диплома на один год.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. Н. снять с должности капитана СРТ «Сокол» за пьянку и аварию, совершенную 11 февраля в порту Северо-Курильск. Просить Петропавловский городской комитет КПСС утвердить наше решение. 2. Просить Камчатгосрыбфлотинспекцию безопасности мореплавания лишить прав диплома Н. сроком на один год...

Начальник УТРФ П. Анода

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 379а, л. 25

Стратегия Дубовицкого

Организация поиска с точки зрения добычи — одна из проблемных задач в работе БМРТ. Работать с «заделом», ясно видеть перспективы — важнейшее условие выполнения все возрастающих объемов добычи рыбы. Пожалуй, острее и принципиальнее, чем на других судах, решается проблема поиска на БМРТ «Хинган». На сей счет у капитана-директора Владимира Александровича Дубовицкого твердое мнение, сложившееся в пору, когда «Хинган» только начинал свою биографию, вживался в океан.

Как-то спросили его: как удалось экипажу достичь большого успеха? Опытных добытчиков этот вопрос волновал не случайно. Судно вернулось из первого в своей жизни рейса, длившегося три с половиной месяца. Было это в начале 1963 г. Хинганцы взяли тогда свыше 40 тыс. ц рыбы. Показатель считался рекордным для всего Дальневосточного бассейна. Капитан-директор ответил одним словом: поиск.

Глубокий смысл сказанного состоял в том, что при существующей неудовлетворительной постановке работы промысловой разведки поиск рыбы могут, должны и обязаны вести БМРТ, достаточно хорошо оснащенные современной поисковой аппаратурой. На «Хингане» руководствовались правилом: лучше потерять время на поиск, чем поднимать полупустые кутки, рвать орудия лова.

— Тралить только наверняка, — особо подчеркивал Владимир Александрович, — меньшим числом тралений брать больше рыбы.

Свою точку зрения Дубовицкий подкреплял и расчетами — экономией на сокращении износа тралов, кутков, вооружения.

Изучением района лова, поиском экипаж занимался и поныне занимается буквально ежедневно. Штурманы не отрывают глаз от приборов во время дальних переходов на сдачу. Вспоминается август 1963 г. После очередной сдачи продукции судно возвращалось в Аляскинский залив, где тогда работала вся дальневосточная армада БМРТ. На вторые сутки хода от

Усть-Камчатска, в районе Крысых островов, корабельный «глаз» нашупал скопления окуня. Предположение Дубовицкого о наличии рыбы вдоль всего свала глубин Алеутской гряды подтвердилось. Выйдя затем на зюйд-вестовую оконечность рифа Тахома, экипаж делает первое траление в новом, никому не известном районе. Улов оказался отличным. Судно залавливается за одиннадцать дней, сдает продукцию и снова идет на поиск.

Неподалеку от рифа Тахома столь же перспективной оказалась банка Стейлмент. Тогда промысловики назвали эти банки «хинганскими». В отделе добычи УТРФ и по сей день на карте большой район водной акватории, очерченный карандашом, так и помечен: «Район “Хингана”». Сюда перешли все дальневосточные БМРТ и взяли за полтора года около трех миллионов центнеров рыбы. Больше всех в том году выловили хинганцы — в подарок родине они привезли с моря мировой рекорд, в течение года окупили постройочную стоимость траулера.

И ныне экс-чемпион «Хинган» возглавил поиск новых районов. Как бы ни были богаты кладовые океана, но и они — не бездонная бочка. Истожились старые «хинганские» банки у восточной оконечности Алеутской гряды. В январе в пролове оказались многие суда бассейна. Хотя и справились с месячным заданием камчатские БМРТ, однако взятые уловы не могли удовлетворить рыбаков. У них высокие рубежи завершающего года семилетки. Не тот темп нужен, чтобы сдержать слово.

Волнующий промысловиков вопрос решают хинганцы. Из дальнего района Дубовицкий дает всем знать: есть рыба, окуня много! Другие БМРТ не рискнули расстаться с обжитым районом, а «Хинган» смело пошел на риск. Экипаж много потерял времени. Почти все считали обреченным на провал январское задание, установленное этому коллективу. Но риск оправдался. Стратегическая линия Дубовицкого выдержала еще одно испытание. В новом районе хинганцы стали брать стабильно высокие уловы — по 800 ц в стуки. Многие БМРТ такие уловы не всегда имели даже летом — самом благоприятном промысловом периоде. «Хинган» быстро наवरстал упущенное на поиски время, справился с заданием января. Во второй декаде февраля сравнялся с приморским БМРТ «Печенга», первенствовавшим в бассейне, а к концу месяца оставил его позади.

И снова, как в памятном 1963-м, все дальневосточные суда перешли на новые банки, открытые «Хинганом».

На вчерашний день в активе «Хингана» значилось 23 004 ц, взятых с начала года, у «Печенги» — 21 926. «Печенга» несколько сократила разрыв в отставании. Однако не за счет мастерства и более рекордных уловов, а потому только, что «Хинган» третьи сутки стоит под сдачей выработанной продукции.

У хинганцев хороший задел, взят высокий темп. Экс-чемпион еще скажет слово. Слово победителя в трудовом споре с сильнейшими океанскими богатырями.

В. Иванов

За высокие уловы, 7 марта 1965 г., № 28

**Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении
БМРТ «Николай Островский»**

За достигнутые в 1964 г. высокие уловы рыбы — 150 тыс. ц и производство 74 тыс. ц пищевой свежемороженой рыбной продукции наградить большой морозильный рыболовный траулер «Николай Островский» Главного управления рыбной промышленности Дальневосточного бассейна орденом Трудового Красного Знамени.

Председатель Президиума Верховного
Совета СССР *А. Микоян.*

Секретарь Президиума Верховного
Совета СССР *М. Георгадзе*

Москва, Кремль, 24 апреля 1965 г.

Приказ по УТРФ № 264 от 28 апреля 1965 г.

Международный праздник Первомай трудящиеся нашей страны встречают в обстановке нового трудового подъема по претворению в жизнь решений XXII съезда нашей партии и мартовского пленума ЦК КПСС. Вместе со всем народом неплохих успехов к 1 Мая добился и наш коллектив Управления тралового и рефрижераторного флота. Передовые флагманы нашего флота — славные экипажи БМРТ «Хинган», СРТ «Герман Титов», «Кинешма», «40 лет ВЛКСМ», «Кратер», «Ропша», «Конус», «Калыгирь» и другие добились высоких показателей в предмайском социалистическом соревновании и сейчас работают в счет выполнения плана добычи рыбы за второе полугодие.

В ознаменование международного праздника 1 Мая приказываю: за высокие производственные показатели, достигнутые в предмайском социалистическом соревновании, активное участие во всех проводимых мероприятиях наградить Почетной грамотой:

Рубахина Илью Ивановича — матроса плавбазы «Эскимос».

Кокина Николая Ивановича — рефрижераторного механика БМРТ «Николай Островский».

Соколова Сергея Михайловича — начальника радиостанции БМРТ «Куба».

Сливко Владимира Федоровича — матроса-обработчика БМРТ «Браслав».

Гребенкова Ивана Сергеевича — матроса СРТР «Кострома».

Коржова Юрия Александровича — моториста СРТ «Каменный».

Шевченко Василия Пантелеевича — рефрижераторного механика СРТ «Кратер».

Лебедева Александра Александровича — радиста СРТ «Фиорд».

Ильина Ивана Ивановича — матроса СРТ «Карагинский».

Федюкова Геннадия Никифоровича — третьего механика БМРТ «Опала».

Кирсанова Владимира Александровича — слесаря плавбазы «Советская Камчатка».

Шушаняна Артура Георгиевича — начальника радиостанции СРТ «Сокол».

Неграмотнова Александра Ивановича — матроса-обработчика БМРТ «Узбекистан».

Егорова Юрия Андреевича — гидроакустика БМРТ «Узбекистан».

Великосельского Валентина Никитича — начальника радиостанции плавбазы «Орочон».

Кильдеева Шамиля Ибрагимовича — инженера производственного отдела.

Гулякова Владимира Константиновича — рыбного мастера.

Наградить ценным подарком:

Емелина Бориса Павловича — тукового машиниста БМРТ «Хинган».

Шутова Василия Гавриловича — боцмана БМРТ «Николай Островский».

Родина Николая Афанасьевича — старшего мастера добычи БМРТ «Куба».

Фомина Павла Ивановича — кочегара БМРТ «Браслав».

Спиридонова Василия Даниловича — повара СРТ «Каменный».

Артамонова Виктора Игнатьевича — повара СРТ «Кратер».

Кальнышевского Константина Егоровича — матроса СРТ «Крузенштерн».

Герасимова Анатолия Степановича — моториста СРТ «40 лет ВЛКСМ».

Алещенко Владимира Матвеевича — электрика СРТ «Серпухов».

Несвятого Бориса Матвеевича — боцмана СРТ «Кинешма».

Скуровица Семена Ануфриевича — матроса СРТ «Капитан Закхеев».

Мороз Андрея Степановича — повара БМРТ «Опала».

Пряжникова Петра Петровича — боцмана плавбазы «Советская Камчатка»...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 380, л. 5—6

Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об установлении ежегодного праздника “Дня рыбака”»

Президиум Верховного Совета СССР постановляет: установить праздник «День рыбака». «День рыбака» праздновать ежегодно во второе воскресенье июля месяца.

Председатель Президиума Верховного
Совета СССР *А. Микоян*.

Секретарь Президиума Верховного
Совета СССР *М. Георгадзе*

Москва, Кремль. 3 мая 1965 г.

Распоряжение по УТРФ № 354 от 18 июня 1965 г.

В целях лучшего торгового обслуживания рыбаков в районах промысла, по примеру Приморьрыбпрома и Сахалинрыбпрома на промысловых судах УТРФ типа БМРТ «Куба» и «Ительмен» организованы ларьки по продаже продовольственных и промышленных товаров морякам-рыбакам. Аналогичные ларьки нами было предложено организовать в начале апреля текущего года с приходом в порт на БМРТ «Узбекистан» и «Браслав», однако руководители указанных БМРТ т. Мещеряков Г. В и т. Сотников Н. В.,

вместо проявления заботы по улучшению торгового обслуживания рыбаков своих судов, встали на явно неправильный путь — отказа и волокиты с их организацией.

Считаясь с просьбами экипажа и интересами рыбаков-моряков промыслового флота, приказываю: 1. Организовать ларьки по продаже продовольственных и промышленных товаров на всех БМРТ в следующие сроки: на «Узбекистане» — до 20 июня 1965 г., на «Хингане» — до 1 июля 1965 г., на «Браславе» — до 1 сентября 1965 г., на «Николае Островском» — до 1 сентября 1965 г., на «Опале» — до 1 сентября 1965 г. 2. Выделить необходимые помещения под организацию ларька, обеспечивающие сохранность товароматериальных ценностей. 3. Подобрать лучших людей на должность заведующего ларьком по совместительству.

Заместитель начальника УТРФ В. Сергеев
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 380а, л. 69

Приказ по УТРФ № 442 от 26 июля «О премировании плавбазы «Орочон» по результатам работы в рейсе с 9 мая по 15 июня 1965 г.»

Коллектив плавбазы «Орочон» норму-план выпуска рыбопродукции товарного полуфабриката крепкосоленого окуня за период работы с 9 мая по 15 июня 1965 г. выполнил на 117,6 %. При плане выпуска рыбопродукции первого сорта 60 % фактически выпущено 85,5 %. На основании действующего положения об оплате труда работников плавбаз приказываю: разрешить капитану-директору т. Гимильштейн А. А. выплатить премию плавающему, производственному и обслуживающему персоналу, а также обработчикам рыбы в размере 40 % сдельного заработка, начисленного за выпущенную рыбопродукцию, и частичного должностного оклада за период работы с 9 мая по 15 июня 1965 г.

За допущенные упущения в работе снизить размер начисленной премии: заведующему производством Бакулину И. И. — на 30 %, заведующему лабораторией Пахомову — на 30 %, старшему мастеру — Марченко — на 50 %.

И. о. начальника УТРФ П. Демидов
ГАКК, ф. Р-275, оп. 3, д. 381, л. 115

Принята первая сельдь

Борт плавбазы «Советская Камчатка» (по радио). 15 июня в 18 часов, плавбаза, приняв на борт бочкотару, соль, топливо и воду, вышла из Находки и взяла курс к месту промысла Охотской сельдяной экспедиции. Теплое летнее солнце недолго провожало моряков: Охотское море встретило их густым туманом, не расстающимся с плавбазой до сих пор.

Во время перехода на судне чувствовалась взволнованность экипажа, все ожидали самого главного — встречи с сельдяной путиной. Особенно заметно волновались старший механик Владимир Супрунчик и механик завода Евгений Дорофеев. Ведь это под их руководством цеха плавбазы

переоборудованы под выпуск готовой рыбопродукции в бочках вместо ящиков, как это было в прошлые годы. Как будут работать транспортеры, лифты, виброукладчики? — волновались слесари Рудольф Комиссаров и Владимир Кирсанов. Это они своими руками монтировали, а иногда изготавливали множество механизмов, от которых во многом зависят быстро-та и качество обработки сельди.

Командование судна разработало ряд организационных мероприятий, направленных на бесперебойный прием и обработку сельди, снабжение промысловых судов всем необходимым. Накануне подхода к месту промысла на плавбазе проведено совещание командного состава и общее собрание судозкипажа. Моряки приняли активное участие в обсуждении намеченных мероприятий, внесли много предложений по лучшей организации труда.

19 июня, в 23 часа, «Советская Камчатка» прибыла на западный берег Камчатки в район Кировска — Крутогорово, где уже ведут промысел сельди шесть камчатских СРТ. Сразу же к борту плавбазы пришвартовался СРТ «Полярник». Выгрузку рыбы, погрузку бочек и соли, прием воды начали организовано. Соскучившаяся по настоящей работе, бригада грузчиков Александра Баранчука работала быстро и слаженно, но к концу работ команда траулера замедлила темпы. Только из-за плохой организации труда на «Полярнике» последний простоял у борта плавбазы лишних два часа. И это и открытом море, где надо дорожить каждым часом!

Только успели закончить работы на «Полярнике», как море разволновалось и в течение восьми часов не давало возможности подойти траулеру к борту «Советской Камчатки». Надо отдать должное рыбмастеру Базыкину и всему экипажу «Полярника». Все 450 ц сданной ими сельди подготовлены качественно. Вся сельдь пойдет на выпуск слабосола. К концу суток 20 июня закончен прием более 400 ц сельди от СРТ «Крыльон». Лабораторные анализы показали, что жирность сельди пока 10 %. Но специалисты считают, что в ближайшие дни жирность ее превысит 12 %, значит, плавбаза будет иметь возможность выпускать высококачественную продукцию.

«Советская Камчатка» пока не имеет на борту промыслового снаряжения. А ведь не исключено, что не сегодня-завтра оно понадобится промысловикам СРТ. Небогат также ассортимент товаров и в магазине плавбазы. С увеличением добычи рыбы на плавбазе будет не хватать мастеров, матросов-обработчиков. О заводе всего этого в экспедицию в ближайшее время должны позаботиться руководство и рыбоооп тралового флота.

П. Дедков

За высокие уловы, 23 июля 1965 г., № 74

Луковая проблема

Капитан ТРС «Елизово» Г. П. Мезенцев вернулся из рейса возмущенным: — Сто пятьдесят ящиков компота свозили в экспедицию и привезли обратно. Третью часть из-за этого дали. А могли трюм рыбой забить... — жаловался он.

В чем дело? Может быть, в рыбокоопе или в отделе снабжения плохо знают запросы рыбаков? Ведь и другие рыбаки, приходя с моря, усмехались:

— Зачем рагу рыбное в море возить, когда свежей рыбы вдоволь? Костюмы в магазины плавбаз завезли таких размеров, что впору лишь карликам да великанам... До чего дошел наш рыбокооп: щи без лука есть придется! На траулер всего по килограмму дают...

Чтобы знать, кому адресовать упреки, ответить на множество «почему» о снабжении рыбаков продовольствием, беседуем с людьми, долгом и святой обязанностью которых является снабжение судов, забота о рыбаках.

Как и следовало ожидать, работники рыбокоопа постарались упрекнуть некоторых товарищей из управления, в частности инженера-диспетчера по обеспечению флота УТРФ Сергея Марковича Кузнецова. Тот в свою очередь высказал ряд серьезных претензий к работникам рыбокоопа.

И председатель рыбокоопа Афанасий Александрович Гришко, и инженер-диспетчер по обеспечению флота УТРФ Сергей Маркович Кузнецов — люди опытные, отдавшие работе в торговле не один десяток лет. Их претензии и обиды в большинстве своем правильны. Может быть, действительно, Сергею Марковичу стоило прислушаться к возгласам работников рыбокоопа и не отправлять в экспедицию те самые злосчастные 150 ящиков с компотом, 60 ящиков рагу или зеленые томаты? Возможно, стараясь, чтобы у рыбаков не было нужды ни в чем, он и перестарался малость. Когда спросили об этом его самого, он ответил:

— А что я тогда пошлю? Заявки-то наши рыбокооп частенько не удовлетворяет.

И раскрыл тетрадь. В нее Сергей Маркович заносит свои замечания по недоработкам рыбокоопа.

— Вот свежий факт. 11 августа на пароход «Якут» грузили продукты по заявке плавбазы «Советская Камчатка». Рыбкооп во многом не удовлетворил ее. Не отпущено 50 кг сыра, пять ящиков камбалы в томатном соусе. Не отправили и варенье из черной смородины, и джем абрикосовый и даже консервированный кофе с молоком. А могли отправить. Просто нужно заботы побольше о людях проявлять.

Сергей Маркович подтверждает свои упреки в адрес рыбокоопа множеством фактов.

— Сливки рыбокооп должен был через магазин продавать. Отказались: вдруг испортятся. А мы взяли на себя такую ответственность — двадцать два бидона в Аляскинскую экспедицию для котлового довольствия отправили. И ни один не вернулся назад... Или — лук. Что за щи или суп без лука? У нас масса жалоб от моряков на отсутствие лука. Свежего лука нет. А сухой рыбокооп закупать не хочет, мотивируя тем, что цены высокие. Дают по килограмму на судно.

Тов. Кузнецов знакомит с бумагой, написанной в облисполком с просьбой решить вопрос об обеспечении моряков луком. Справедливо сетует он на нерасторопность и равнодушие работников рыбокоопа. Во многом невольно с ним соглашаешься. Действительно, почему за много месяцев вперед

не предвидели работники рыбокооп, что могут возникнуть перебои с луком? В конце концов, можно было приобрести свежий лук в порядке закупа у колхозников средней полосы России. Нужно только взять на себя лишние хлопоты, всегда болеть душой за свое дело и по-настоящему тревожиться за каждого рыбака.

Это главное для всех, на чьи плечи легла забота о людях. Можно по-разному нести эту ношу. Можно стремиться сделать ее полегче, отмахнуться от лишних хлопот, что нередко и делают работники рыбокооп. О том, что личный покой им дороже всего, подтверждают их же слова:

— Вам лишь вишневые компоты подавай! Да сорочки нейлоновые...

Кстати, о сорочках. Заместитель председателя рыбокооп Алексей Никандрович Карасев показывал заявки. Объяснил, что костюмы больших размеров в магазинах плавбаз «оседают» в течение нескольких лет. Но тов. Кузнецов на примере доказывает, что просто работники рыбокооп не следят за «ростовкой». В мае с базы рыболовпотребсоюза для рыбаков получены нейлоновые сорочки. Около двухсот из них — 43-го размера. Тот, кто получал их, знал, что в траловом флоте мало людей, которым они будут впору, и все же брали.

А вот как отпускаются продукты для котлового довольствия. Яичный порошок можно давать в банках. Есть такая стандартная расфасовка банок по килограмму. А отпускается порошок в барабанах по 27—28 кг. Куда поставит рыбак на судне такую машину? Или сухое молоко. Стандартная банка весит 1,65 кг. Отпускают же его ящиками или тоже барабанами. Куда денешь на траулере бочку растительного масла в 230—240 кг?! Ведь месячная потребность в нем всего 30 кг. Нередко бывает, что везут крупу в мешках, и оттого, что на судне невозможно ее развесить, крупу привозят обратно. Так, с транспортно-рефрижераторным судном «Елизава» в последнем рейсе вернулось с промысла два мешка перловой крупы, мешок манной.

Этого могло не случиться, если бы работники рыбокооп учитывали условия, в которых находятся рыбаки, и заранее фасовали продукты. Просто сказать рыбаку: нет. Достать дефицитный продукт гораздо труднее, но можно. Нужно только взять за правило заглядывать в будущее, работать с перспективой, думать о том, что потребуется рыбаку через несколько месяцев, через полгода. Уже сейчас следовало бы подумать о снабжении рыбаков осенью свежими яблоками, цитрусовыми.

Стремление отмахнуться от лишних забот наблюдается не только у работников рыбокооп. Некоторые капитаны, даже передовые, тоже склонны к этому. Существует приказ по УТРФ о создании на каждом БМРТ торговых ларьков. Как отнеслись к его исполнению капитаны? Очень правильно воспринял этот приказ капитан-директор «Кубы» Владимир Михайлович Лисицын. С душой отнесся к порученному делу и завпрод тов. Левченко. Отлично справляется он и со своими непосредственными обязанностями. Нет жалоб на котловое довольствие. И торговля идет хорошо. Выручка от проданных товаров составляет до трех и более тысяч рублей в месяц.

Не побоялся лишних хлопот и капитан-директор «Узбекистана» Георгий Васильевич Мещеряков. И на этом судне неплохо работает ларек. Создан такой ларек и на новом БМРТ «Ительмен», и даже на транспортном судне — теплоходе «Гомель». Даже здесь выручка в ларьке достигает тысячи рублей в месяц. Значит, такие ларьки нужны. Моряки охотно пользуются их услугами.

Похвальна настойчивость руководства УТРФ в решении вопроса снабжения рыбаков на промысле свежими овощами. В этом году Приморский крайисполком отказал Камчатке в фондах снабжения рыбаков свежими помидорами и огурцами. Тогда руководство тралфлота обратилось в Камчатский обком КПСС и облисполком с просьбой помочь решить этот важный вопрос и просило областные организации войти с ходатайством в правительство.

Однако некоторые вопросы, играющие важную роль в снабжении рыбаков, до сих пор остаются нерешенными. В рыбокоопе нет холодильника. Небольшая холодильная камера ни в коей мере не удовлетворяет потребностей и не обеспечивает сохранности мяса, сливок. Другая трудность в работе рыбокоопы тралового флота — это отсутствие хорошего складского помещения, где стало бы возможным иметь необходимый запас продуктов. Естественно, что это помогло бы рыбокоопу лучше снабжать рыбаков.

От работников же рыбокоопы требуется очень немного: помнить, что их труд заключается не в том, чтобы чем попало забить трюмы транспортов. Дорога рыба, добываемая напряженным трудом. Но во сто крат дороже те, кто ее добывает. Только настоящая сердечная забота о труженике моря будет достойной платой за его каждодневный подвиг.

И. Редькина

За высокие уловы, 25 августа 1965 г., № 101

Старший тралмастер «Николая Островского»

У «Хингана» почему-то не ладилось с траловым снаряжением. В эфир понеслись позывные корчагинцев:

— «Хинган», я — «Островский». Как дела?

...Суда пошли на сближение. И вскоре в условиях дикой пляски волн чернокудрый парень с обаятельной улыбкой прыгнул на борт «Хингана»:

— Здорово, ребята!

Олег Паршин сразу же приступил к делу.

— В чем нелады? Парни траловой команды обрисовали капризы трала.

— И, главное, запасной выбрасывает те же штуки, — заключил кто-то из команды.

Трое суток находился старший траловый мастер БМРТ «Николай Островский» Олег Паршин на борту «Хингана». Почти трое суток не уходил с палубы, осматривал трал, перемерял ваера, вычерчивал что-то на куске ватмана, беседовал со штурманами, водившими судно в рыбацкую атаку. Ровно через трое суток по команде Паршина трал нырнул в пучину.

Ровно через трое суток экипаж экс-рекордсмена начал брать богатые уловы. Об этом факте почти год назад сообщила короткая газетная сводка. Всего в несколько десятков слов. В те дни экипаж «Николая Островского» штурмовал мировой рекорд добычи рыбы. Но, не считаясь со временем, Олег Паршин сам вызвался перейти на «Хинган», чтобы помочь друзьям наладить траловое вооружение.

...Перед директором Астраханского рыбного техникума, опустив голову, стоял чернокудрый паренек.

— Снова Паршин? — поднял глаза директор. — Идите, вам объявляется выговор.

Олег сорвал лекцию.

...Что, Паршин? — еще раз внимательно присмотрелся директор Астраханского рыбного техникума к газетному снимку. В «Комсомольской правде» с первой страницы улыбался озорник Паршин, тот, кому не раз когда-то перепадало за проделки. «Неужели? Лучший тралмастер комсомолец Олег Паршин»...

Вскоре Олег получил из Астрахани письмо. От директора. Поздравлял.

— И не обошелся, чтобы не почитать нравоучения, — улыбается Олег, — старика любили мы: хотя и строгий был, но справедливый.

...Вспоминается 11 июля. Теплый, солнечный день. У причала морского вокзала — расцвеченный флагами БМРТ. Только что экипажу «Николая Островского» вручили высокую правительственную награду — орден Трудового Красного Знамени.

Всюду радостные лица, цветы, улыбки. На борту множество гостей. С трудом пробиваюсь сквозь живую стену к Олегу. На его куртке — рядом с комсомольским — значок с силуэтом человека, именем которого названо судно. В минувшем году на траулер из Москвы пришло ровно сто таких значков. Сто — это экипаж.

Ребята собрали комсомольское собрание. «Жить и работать, как Николай Островский» — такая была повестка.

— А каждый ли из нас умеет строить жизнь так, «чтобы не было мучительно больно за бесцельно прожитые годы»? — поднялся Паршин. — Бесцельно никто не живет из ребят экипажа. Но вот по-корчагински, как Павка, еще не каждый, и не каждый еще имеет право носить значок.

Вот почему не все члены экипажа могут похвастаться значком. Но каждый стремится построить жизнь так, чтобы на совести — ни единого пятнышка. Теперь значок приобретает все больше хозяев. А одним из первых его обладателей был Олег Паршин. Обыкновенный значок стал дорогой наградой.

Месяц назад Олег заезжал в Астрахань, вручил родному техникуму фотоальбом о Камчатке и о жизни ребят своего судна. Под аплодисменты собравшихся директор крепко пожал руку своему питомцу:

— Молодец, Олег! Но, смотри... — и погрозил шутливо пальцем.

Наверное, для старого педагога старший тралмастер прославленного экипажа, депутат Петропавловского горсовета, лучший комсомолец суд-

на, награжденный на днях медалью «За трудовую доблесть», и по сей день остается обыкновенным озорным пареньком, каким был несколько лет назад.

В. Шаповал

Камчатский комсомолец, 5 сентября 1965 г., № 107

Из выступлений на капитанских часах капитана-наставника службы мореплавания УТРФ В. А. Демихова

10 сентября 1965 г. Кроме СРТ «Николай Вилков» мне довелось побывать на каждом судне не менее суток. Проверено содержание судов, снабжение и ведение документации по палубной части, также имел беседы на каждом СРТ со старшими механиками. Все наши суда по палубной части отвечают требованиям норм Регистра СССР. Со стороны старших механиков не было заявлено, что механизмы в неудовлетворительном состоянии. Имеются суда с неисправными судовыми устройствами, в частности: СРТ «Коростень», «Кременчуг» — не работают обе шлюпбалки левого борта, СРТ «Лең» — не работает носовая шлюпбалка левого борта и имеется деформация корпуса надводной части в корме, для обеспечения герметичности которой надо ставить на сварку стальной лист метр на метр... Впредь подобные случаи желательно не оставлять без своего внимания. Приятно отметить серьезное отношение всех капитанов нашей флотилии к подготовке судов к переходу на ППСС-60.

За хорошее содержание судов, ведение штурманского дела, комплектацию спасательных средств, аварийного снабжения вызывают уважение капитаны: СРТ «Серпухов» — Железняк А. Ш., «Командор» — Андреев С. Н., № 8-411 — Бородовский В. Р., «Механик Лесовой» — Самойленко А. Н.

Но следует обратить внимание капитанов, что на большинстве судов спасательные средства раскомплектованы, палубы захламлены, грязные, слабо ведется документация: журналы технического состояния, техники безопасности, инвентаризационные книги. На отдельных судах даже отсутствует освещение на главных компасах... Капитанам на эти недостатки флагманские специалисты не единожды указывали.

Желаю товарищам капитанам сделать правильные выводы и устранить высказанные сейчас замечания, чтобы на эту тему не встречаться с каждаым. Благодарен за внимание.

18 сентября 1965 г. В настоящее время нам все чаще приходится работать при плохой видимости, поэтому напомним: кроме локационного обзора и подачи звуковых сигналов необходимо вести непрерывное визуальное наблюдение за горизонтом. С вахтенным помощником в радиорубке (на вахте) должны обязательно находиться матросы, что выполняется не на каждом СРТ. Оставляя на промысле в радиорубке одного вахтенного помощника, этим самым капитаны нарушают приказ по УТРФ, и не исключено повторение случая с СРТ «Кичига».

Морозильщикам, находящимся на лову, при плохой видимости, по возможности, следует находиться на рабочих изобатах, дабы избежать столкновения и не затруднять работы промысловых судов. Благодарю за внимание.

28 сентября 1965 г. Товарищи капитаны! Предлагается обратить самое серьезное внимание на соблюдение техники безопасности. Повысить контроль к экипажам по соблюдению техники безопасности, производить чаще освидетельствование промыслового и грузового устройств. Обратить внимание на наличие и состояние лееров, в темное время суток, штормовое, переход людей из носовой надстройки в кормовую и обратно проводить под наблюдением вахтенной службы. На время перехода освещать палубу. Проводить периодически занятия по технике безопасности с учетом работы в осенне-зимний период. Благодарю за внимание.

2 октября 1965 г. Осмотр флагманской службы экспедиции и работником ДГРФИ, старшим инспектором тов. Вавринюк В. У. подтверждает, что экипажи промысловых судов экспедиции и, частично, морозильщиков недостаточно серьезно относятся к подготовке судов к работе в осенне-зимний период. Мало ведут работу по подготовке своих экипажей к борьбе за живучесть судна.

Особое внимание обращается на следующее: обеспечение герметичности водонепроницаемых дверей, иллюминаторов; работу всех задраек, барашков и вентиляторов; содержание в комплектах спасательных средств, работу шлюпбалок, кильблоков и состояние спасательных плотов и кругов; хранение и комплектацию аварийного имущества. Пиротехнику следует хранить на штатном легкодоступном месте, а не в закрытых помещениях, как это имеет место на отдельных судах. Не загромождать пожарные рожки, пожарные шланги не использовать в рабочих целях.

Слабо ведется судовая документация... Имеются просроченные инструкции по технике безопасности, не все производят записи результатов осмотров грузового и промыслового устройств, журналы техсостояния и техники безопасности. При заполнении судовых журналов имеет место упущение записей подъема, спуска Государственного флага СССР, высоты воды в льялах и остаток воды и топлива на конец суток...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 290, л. 12—14

Указ Президиума Верховного Совета СССР «О награждении орденами и медалями СССР членов судового экипажа ордена Трудового Красного Знамени БМРТ “Николай Островский”

**Главного управления рыбной промышленности
Дальневосточного бассейна»**

За достижение высоких показателей по улову рыбы и производству свежемороженой рыбной продукции наградить особо отличившихся членов судового экипажа ордена Трудового Красного Знамени большого морозильного рыболовного траулера «Николай Островский».

Орденом Ленина:

Рязанова Павла Александровича — капитана-директора.

Орденом Трудового Красного Знамени:

1. Журавлева Николая Григорьевича — первого помощника капитана-директора.

2. Крука Андрея Евсеевича — старшего механика.

Орденом «Знак Почета»:

1. Морданова Александра Федоровича — матроса.

2. Морозова Валерия Алексеевича — помощника капитана-директора по производству.

Медалью «За трудовую доблесть»:

1. Калюжного Александра Константиновича — старшего помощника капитана-директора.

2. Ковригина Вольдемара Алексеевича — второго механика.

3. Кокина Николая Ивановича — рефрижераторного механика.

4. Неустроева Юрия Валентиновича — начальника радиостанции.

5. Паршина Олега Павловича — старшего мастера по добыче рыбы.

Медалью «За трудовое отличие»:

1. Васильева Анатолия Павловича — матроса.

2. Ежина Константина Михайловича — механика-наладчика.

3. Жирякова Юрия Николаевича — гидроакустика.

4. Круглякова Федора Федоровича — кочегара.

5. Шутова Василия Гавриловича — боцмана.

Председатель Президиума Верховного
Совета СССР *А. Микоян*.

Секретарь Президиума Верховного
Совета СССР *М. Георгадзе*

Москва, Кремль. 31 августа 1965 г.

Приказ по УТРФ № 607 от 11 октября 1965 г.

В целях улучшения работы с молодыми кадрами, уменьшения текучести кадров на предприятиях, воспитание чувства гордости за свою профессию, развития и совершенствования различных форм обучения, приказываю:

1. По просьбе комитета ВЛКСМ создать при УТРФ отдел молодых кадров на общественных началах.

2. В состав молодежного отдела кадров ввести: а) начальник молодежного отдела кадров — Коваль В. Д., инженер по технической информации, б) заместители начальника молодежного отдела кадров — Растопчин Н. Д., начальник машиносчетной станции, Никитин А. А., инженер-технолог СРЗ «Фреза», в) члены: Ищенко В. Ф., копировщица конструкторского бюро, Климов В. И., инспектор отдела кадров, Улитенко Г. Я., инструктор по физкультуре и спорту, Мартыненко В. П., литературный сотрудник газеты «За высокие уловы», Сакун И. И., слесарь СРЗ «Фреза», Шматко В. П., секретарь комитета комсомола УТРФ, Холопов С. Н., инженер по холодильным установкам технического отдела.

3. Вменить в права и обязанности молодежному отделу кадров следующее: а) рассматривает заявления молодых рабочих о приеме на работу

и увольнении, б) составляет и ведет книгу истории предприятия, в) оформляет книгу Почета молодого рабочего, г) проводит анализ причин текучести кадров, д) обсуждает всех нарушителей трудовой и производственной дисциплины из числа молодежи, е) комплектует школы технического всеобуча на предприятиях УТРФ; совместно с отделом кадров и отделами управления ведет контроль хода занятий в вечерних школах, заочного обучения молодежи в институтах и техникумах, ж) организует участие комсомольцев и молодежи в конкурсе на организацию лучшего опорно-показательного судна, бригады.

Молодежный отдел кадров — активный помощник партийной и комсомольской организаций, администрации в вопросах воспитания и подготовки молодых квалифицированных кадров...

Начальник УТРФ П. Анода

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 383, л. 36—37

Из отчета начальника Аляскинской экспедиции Ю. М. Грачева, октябрь 1965 г.

Обеспечение экспедиции. Как правило, в летний период окуневая экспедиция работает без плавбазы, что отрицательно сказывается на рыбаках. Все продовольствие, снабжение, почта доставлялись транспортными судами один раз в месяц, выдача производилась с их борта. Так как экипажи портов были заинтересованы быстрее уйти обратно, то выдача снабжения зачастую производилась, отступая от разрядки. До июня, до подхода в район промысла СРТМ № 8-411 и ТХС «Орион» с продуктами и снабжением, положение с продовольствием и промснаряжением было крайне неудовлетворительное. В последующем часть промснаряжения, доставленного из порта, была некачественная, особенно это касается траловых досок, которые были плохо отремонтированы, без балласта, погнуты.

В связи с изменением графика работы ряда судов, экипажи этих СРТ были задержаны в море на срок более положенного. Вопросы о подмене кадров решался с большим трудом и мотивировался отсутствием транспорта для доставки замены в район промысла. Только в середине августа прибыл в экспедицию пароход «Красноярск», который доставил замену экипажам. В связи с ограничением времени нахождения парохода «Красноярск» в экспедиции (трое суток), все 20 СРТ могли быть у борта очень короткое время. Получив продукты, снабжение, по причине занятости команд на грузовых операциях, возможности магазина (ассортимент товаров был неплохой) использованы не были.

В июле-сентябре камчатская экспедиция не получила ни одного грамма свежих овощей, в противовес этому приморцы, сахалинцы регулярно транспортом ВРХФ получали капусту, огурцы, помидоры, свежий картофель, виноград, арбузы. Взаимообразно было выделено камчатцам всего 400 кг капусты, 50 кг помидоров.

Для производства сварочных ремонтных работ на дизельэлектрободе «Эгершельд» находился сварщик СРЗ «Фреза» Швецов В. Ф. Постоянно

экспедиция испытывала затруднение в ремонтных материалах — листовом железе, электродах. В осеннее время увеличился объем ремонтных работ, потребовалось дополнительно привлекать ремонтников дизель-электрохода «Эгершельд».

В период экспедиции дважды доставлялся обменный фонд кинофильмов. Это гораздо лучше, чем в прошлые годы, но все же явно недостаточно. Водой и топливом суда экспедиции снабжали танкеры в централизованном порядке. Во избежание потерь промыслового времени зачастую все топливо и воду сливали на рефрижераторы, с которых пополнялись СРТ при подходе на сдачу, однако разнотипность морозильных судов по емкости, а иногда некачественное топливо, по ряду причин ставили промысловые суда в затруднительное положение.

Для наблюдения за флотом в экспедиции находилось спасательное судно «Декабрист», однако условия работы его явно не удовлетворяют требованиям экспедиционной работы...

ГАКК, ф. Р-275, оп 4, д. 403, л. 78—81

Приказ по УТРФ № 612 от 14 октября 1965 г.

В связи с ограниченной акваторией ковша [Петропавловского] рыбного порта, большим скоплением судов и пополнением флота крупнотоннажными судами типа БМРТ и «Советской Камчаткой», для обеспечения безопасности при швартовке судов в ковше к причалам и создания нормального режима работы и отдыха штурманского состава в период прихода судов в порт на перегруз приказываю:

1. Начальнику рыбного порта т. Алексееву А. А. с 15 октября с. г. организовать лоцманскую службу при портовом надзоре с подчинением капитану порта в составе четырех лоцманов для круглосуточной работы с оплатой по 130 руб. в месяц. 2. Начальнику службы мореплавания т. Козыреву Г. А. и капитану рыбного порта т. Кузнецову П. П. составить должностную инструкцию и представить мне на утверждение.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. 275, оп. 1, д. 383, л. 52

Приказ по КРП № 404 от 24 ноября 1965 г. «Об организации приема и перегона БМРТ “Сероглазка” для рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина»

Для осуществления приемки от завода-строителя в г. Николаеве вновь построенного БМРТ «Сероглазка», принадлежащего рыболовецкому колхозу им. В. И. Ленина, и перегона его в порт Петропавловск-Камчатский приказываю:

1. Начальнику УТРФ КРП тов. Анода П. И. заключить договор с рыболовецким колхозом им. В. И. Ленина по условиям приема и перегона судов флота рыбной промышленности СССР.

2. Начальнику УТРФ тов. Анода П. И. укомплектовать БМРТ «Сероглазка» экипажем командного и рядового состава из числа команды, посланной в г. Николаев для перегона БМРТ «Гижига». Разрешить судовладельцу колхозу им. В. И. Ленина доукомплектовать перегонную команду членами колхоза, зачисленными в штат БМРТ «Сероглазка», в количестве 18—20 чел.

3. Капитаном БМРТ «Сероглазка» на период приема судна и его перегона назначить капитана дальнего плавания тов. Коломейца А. Д. Старшим механиком назначить механика-универсала 1-го разряда тов. Прищепова А. А., начальником радиостанции — Жданова А. Н.

4. Расходы, связанные с приемом судна и перегоном его до порта Петропавловск, должны быть обусловлены в договоре и отнесены за счет рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина.

5. Передачу БМРТ «Сероглазка» рыболовецкому колхозу им. В. И. Ленина произвести в порту Петропавловск с участием комиссии от УТРФ, КРП, Рыбаксоюза и колхоза им. В. И. Ленина.

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 824, л. 292

Выдержка из протокола заседания президиума совета капитанов УТРФ № 22 от 15 декабря 1965 г.

...Председатель совета капитанов Петухов Е. А. зачитал радиogramму капитана ТХС «Мизар» К. в адрес начальника управления, в которой он выставил свои требования в грубой, бестактной форме. Подобные действия К. недостойны капитана судна.

Слово предоставляется К.: в октябре сего года температура наружного воздуха была очень низкая. В это время нас заставляли выпускать сельдь баночного посола, хотя для этого не было условий. Сельдь была мерзлая, в бочку закатывать ее было нельзя, соль мерзлая, натрий превращался в кашу. Качество выпускаемой продукции не могло в данных условиях быть хорошим. Мы посылали радиogramму, ответа не получили. Мы прилагали много усилий, чтобы избежать выпуска недоброкачественной продукции, но нас никто не поддержал. Такая обстановка заставила меня дать радиogramму в адрес начальника управления. Винаватым я себя не считаю. Выпущенную продукцию Дальрыбсбыт не принял, отправили ее за страх и риск УТРФ.

Вопросы к К.:

Афанасьев: Куда вы сообщали о создавшемся положении?

К.: Я писал в отдел обработки, докладывал начальнику экспедиции.

Петухов: Правы ли были Вы, послав подобную радиogramму в адрес начальника управления?

К.: да, Я был прав.

Пронин: Почему послали радиogramму в зашифрованном виде?

К.: Я получил от начальника управления радиogramму в зашифрованном виде, поэтому дал также зашифрованную.

Выступления.

Гончаров: Возможно, радиограмма К. правильна по содержанию, но написана в грубой, бестактной форме. Можно было бы это содержание изложить в другом виде.

Фузеев: К. осветил нашу работу правильно. Радиограмма написана, не подумавши. Вероятно, через пару дней подобной радиограммы не дал бы.

Пронин: Сейчас на совете капитанов К. ведет себя так, как будто он прав. Текст радиограммы был грубый, заранее продуманный, поэтому он послал ее в зашифрованном виде... Допустим, что получилось бы, если бы все капитаны посылали подобные радиограммы. Очень жаль, что К. не хочет здесь признать свою вину. Поступил он очень плохо. Ему нужно сходить к начальнику управления и извиниться.

Пименов: К. должен был ставить вопросы, исходя из государственных интересов. Вероятно, выпуск сельди баночного посола был необходим. Если даже и нельзя было работать в таких условиях, он не имел права писать радиограммы в таком виде. Мое мнение: в должности капитана ему работать нельзя.

Скаврунский: Здесь К. упрямится, не хочет признать свою вину. С должности капитана его снимать не стоит, но выводы для себя он должен сделать серьезные.

Афанасьев: К. совершил бестактность, мы ему об этом сейчас говорим, что он не прав. Извиняться или не извиняться ему перед начальником управления, пусть подскажет ему совесть.

Гимильштейн: В то время, о котором идет разговор, я находился в экспедиции. Выпускать сельдь баночного посола на ТХС было, действительно, тяжело, но никто не дал К. право посылать такую бестактную радиограмму. В этом он виноват.

Слово предоставляется К.: Когда я шел на совет капитанов, то настроил себя, что я прав. Сейчас я понял свои ошибки. Сделаю для себя правильные выводы и надеюсь, что подобного больше не повторится.

Президиум совета капитанов постановил: К., капитану ТХС «Мизар», за допущенную бестактность при ведении деловой переписки объявить общественное порицание.

Председатель совета капитанов *Петухов.*

Секретарь совета капитанов *Швырев*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 405, л. 37—39

Протокол № 5 заседания судового комитета профсоюза плавбазы «Чукотка» от 21 декабря 1965 г.

Присутствовали: члены судового комитета Щукарев Н. И., Сутырин Ю. Д., Симонова В. Ф., Коновал В. С., Меладзе А. Приглашены: капитан-директор Гусаров М. М., старший помощник капитана Екимов Ю. И., заведующий производством Подгорный П. Г., старший механик Трякин Н. М., второй механик Желтов С. И., рефрижераторный механик Богачев В., механик завода Шаранда Г. Н., электромеханик Иваник Г. Л., старший бухгалтер

Велитченко Д. Ф., инженер-нормировщик Кормадонова М. И., старшие мастера, мастера и бригадиры.

Повестка дня: рассмотрение и утверждение премиальных за период работы в Охотоморской экспедиции с 1 сентября по 8 декабря 1965 г.

По существу дела выступил капитан-директор Гусаров М. М., который отметил, что личный состав плавбазы работал хорошо, и согласно существующему положению об оплате труда нашему экипажу за время нахождения на промысле должна быть начислена премия по приказу начальника управления. Согласно этому положению, члены экипажа, имеющие производственные нарушения, недобросовестное отношение к работе, могут полностью или частично лишаться премии. Поэтому судовому комитету необходимо выявить членов экипажа, которые имели нарушения за период нахождения плавбазы в экспедиции, и лишить их премии в зависимости от степени нарушения трудовой дисциплины и совершенного проступка.

Выступления.

Заведующий производством Подгорный П. Г.: За период Охотоморской экспедиции подавляющее большинство матросов-обработчиков честно и добросовестно относилось к своим обязанностям. Но наряду с этим имел место ряд нарушений трудовой дисциплины со стороны матросов-обработчиков Шафоростова, Кадырова, Шкарбаева, Чебулаева Ю. Д., Кудряшова П. А., Копылова, Пусьева В. Е. Вышеуказанные товарищи, будучи в порту Магадан при взятии дизтоплива, самовольно ушли на берег, откуда вернулись на борт судна в сильно опьяненном состоянии и учинили скандал, за что были списаны. Матрос-обработчик Егорычев нарушал трудовую дисциплину, допускал прогулы, за что был списан с судна. Матрос-обработчик Якубенко нарушал трудовую дисциплину, неоднократно не выходил на работу, с судна был списан. Матросы-обработчики Овчинников, Гусев, Боридко, Борисенко, Татков систематически нарушали санитарное состояние в жилых каютах, за что несколько раз были предупреждены, выводов из этого не делали, за что получили по выговору. Матросы-обработчики Цыба, Платонов, Пьяных, Виноградов, Железняков за прогулы и пьянство списаны с судна. Матросу-обработчику Моисееву за грубость, учиненный скандал объявлен выговор, позднее допустил прогул. Слесарь Теселкин халатно относился к своим служебным обязанностям. Старший мастер Теньков А. П. халатно относился к своим обязанностям, допустил прогул.

Старший помощник капитана Екимов Ю. И.: Палубная команда за период путины хорошо работала, но были случаи нарушения трудовой дисциплины со стороны обслуживающего персонала. Старший повар Панычев недобросовестно относился к своим обязанностям, некачественно готовил пищу, за что получил выговор, предупреждался за аморальное поведение. Уборщицы Шапошникова, Кремезная, повар Мухина, буфетчица Емельянова за плохое отношение к работе и аморальное поведение списаны с судна. Уборщицы Карпухина и Дзигунова систематически разлагали дисциплину среди женщин. Уборщица Карпухина учинила

скандал с дракой, за что разбиралась на судовом комитете, где было вынесено решение: с приходом в порт списать с судна. Также была по решению женсовета списана и уборщица Дзигунова.

Второй механик Желтов С. И.: Машинная команда работала хорошо, за исключением некоторых товарищей. Машинист 2-го класса Стрюченко, машинист 1-го класса Могучий, котельный машинист Семкин за нарушение трудовой дисциплины и прогулы списаны с судна. Котельный машинист Марьясов В. П. за нарушение трудовой дисциплины и нарушение мер пожарной безопасности на судне имеет выговор. Котельный машинист Лайцан недобросовестно относился к своим обязанностям. Рефмашинист Егоров неоднократно предупреждался за антисанитарное состояние своей каюты, допускал аморальные проявления.

На основании вышеизложенного судовой комитет решил: лишить премии... в размере 100 %.

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 384, л. 199—200

Сколько у тебя друзей?

Как-то раньше не приходилось задумываться над таким, несколько необычным, вопросом: много ли у меня друзей? Достаточно, что они были и есть... Последнее время плавал на «Соликамске», на судне замечательного капитана-сельдевика К. А. Числова. На нем все было подчинено неписаным законам морского товарищества. Будь то немолодой, много повидавший на свете старший механик Виктор Андреевич Кувика или восемнадцатилетний курсант-практикант Слава Яблоков, будь то недавний колхозник из Краснодарского края Иван Шалимов или второй механик Владимир Баев. Все они были связаны крепкой и взыскательной рыбацкой дружбой. Но мне хочется рассказать о другом, о том, что у каждого из нас в действительности гораздо больше друзей, чем это нам покажется при самом внимательном подсчете. Особенно же ценно то, что эти неизвестные пока тебе друзья приходят на помощь как раз тогда, когда ты больше всего в ней нуждаешься. Вот как это получилось со мной.

Где-то в начале октября «Соликамск» перешел на близнецовый лов. С палубы убрали сететряску, посольный агрегат, стало непривычно просторно. Близнецовый лов — способ довольно сложный, и труднее всех пришлось новичкам. Себя я считал уже знающим матросом, и не удивительно, что в моих движениях появилась какая-то беспечность, невозмутимая смелость. Что-то от лихачества. Тралмастер не раз предостерегал всех на палубе: «Осторожно работайте, черти!» Но мне казалось, что это адресуется скорее новичкам, чем мне. Расплачиваться же за свою ошибку пришлось слишком дорого.

Утром 13 октября мы стали готовиться к тралению совместно с «Кавраном», который был нашим напарником. На «Кавран» с нашей палубы нужно было передать крыло. Бросили выброску, за ней потянулся с палубы перекидник, и вот на «Кавране» его уже взяли на лебедку.

Быстро бежит за борт стальной трос, одна за другой скрываются в зеленоватой утренней воде колышки. Моя обязанность — следить за передачей перекидника. Тогда-то и случилось непредвиденное: колышка зацепилась за кнехт. Мгновенно сообразил, чем это грозит: сейчас лебедка натянет трос, и он лопнет. Возни потом будет всем. Бросаюсь к кнехтам и изо всех сил стараюсь освободить колышку. Слышу, как кричит Иван Худин, рыбмастер:

— Уходи! Затянет!

Все же колышка сорвана с кнехта. Опять побежал за борт трос. На какой-то миг засмотрелся. Ну, думаю, все в порядке... Я забыл о следующей колышке. Она зацепилась за меня. РванулсЯ назад, но страшная боль в ноге пронзила все тело. Только на миг. В следующее мгновение я был под водой, стальной трос тянул меня вниз. Ноги вроде бы никогда и не было, понял только одно — петлей схватило. Воздуху, конечно, схватить не успел, чувствую, что вот-вот задохнусь. Потом трос, видимо, натянулся, меня сильно крутануло, и я перестал его чувствовать. В тот момент уже порядком воды наглотался, но все же из последних сил пробую вынырнуть. Когда глотнул воздуха, стало легче. «Соликамск» виден далеко впереди, «Кавран» — ближе. Поплыл к нему. Сапоги и роба тянут вниз. Ноги по-прежнему совершенно не чувствую. Кое-как доплыл. Бросили с борта конец, ухватился за него. Первое, что услышал:

— В рубашке родился ты, парень...

Первым делом меня под душ. Вроде бы согрелся. С «Соликамска» одежду сухую передали, а потом и самого забрали к себе. Константин Андреевич с «Чукоткой» уже связался, врачей предупредил. Полным ходом пошел «Соликамск» к плавбазе.

Боль поначалу особенно и не мучила. Только вижу, что с ногой дело плохо. Словно чужая или приставленная. Ребят в каюту набилось полно, но Виктор Андреевич быстро всех разогнал.

— Стерильность! Это сейчас для тебя, Толик, самое главное.

Нашел чистые бинты, разрезал штанину, перевязал. Зашел капитан, вижу, волнуется страшно. Но шутит.

— Тебя чаще, — говорит, — нужно посылать в разведку за рыбой.

— Ничего, Константин Андреевич, выздоровею, все равно к вам вернусь. Никуда теперь от меня не денетесь.

На «Чукотку» переправили меня на сетке. Врачи уже ждали. Сразу меня на рентген. Ася Васильевна, хирург, сообщает:

— Перелома нет. Пережаты мышцы, возможно, задет седалищный нерв. Одним словом, рыбаК, танцевать с тобой на Новый год будем!

Пытаюсь смеяться, но чувствую, что не до смеха. Горю весь. И не случайно: воспаление легких схватил. Сказалось купание в морской водичке.

До 20 ноября лежал я на «Чукотке». Вначале были соседи — больные рыбаки. Но вскоре их выписали, и я остался один. «Ну, думаю, буду скучать». Но ошибся. Трудно перечислить все те заботы, которые взяли на себя хирург Ася Васильевна Ванчаева, фельдшер Валентина Николаевна

Чередник и санитарка Валя. Каждый день они приходили ко мне, делали массу различных процедур, подолгу разговаривали со мной, делились новостями экспедиции, приносили книги.

С каждым приходом на сдачу навещали меня и соликамцы. Особенно запомнился их приход 6 ноября, перед праздником. Подарок ребята принесли, бутылку хорошего вина достали. Выпить Ася Васильевна разрешила. Тогда я уже второй день на костылях ходил. Вечером этого же дня мне помогли добраться в кинозал на праздничный концерт.

Нашлись друзья и на «Чукотке». Двести шестая каюта, где жил бригадир Генка Спогреев, обработчик Валерка Кузнецов, стала потом моим домом на судне. Как бы ни уставали ребята на смене, сколько бы у них ни было дел потом, они всегда старались подольше быть со мной. Одним словом, на каждом шагу я чувствовал бережную и надежную руку друзей.

21 ноября я уже был на «Орочоне», который шел в порт. В поликлинике флота завершал лечение ноги. Все обошлось хорошо, теперь я снова здоров и от моря никуда не уйду. Сейчас я учусь в школе усовершенствования кадров, куда меня направили по рекомендации заместителя начальника экспедиции П. Я. Рыбкина и работника отдела кадров И. Ф. Морозова. Буду рефмехаником.

Я ничего не сказал о том, что лечили меня совершенно бесплатно, что за все время лечения мне оплачен бюллетень. Это вещи, которые никого не могут удивить в нашей стране. Так я узнал, сколько у меня друзей. Их много, гораздо больше, чем можно предположить. Каждый день мы встречаемся на улице с множеством людей. Проходим мимо, не здороваемся — не знакомы. Но вот с кем-нибудь из нас случится беда, и незнакомый раньше человек приходит к тебе и становится твоим другом, твоим помощником. Видно, таков закон нашей жизни, закон большого товарищества.

А. Семенист, матрос

За высокие уловы, 21 января 1966 г., № 9

Приказ по УТРФ № 102 от 2 февраля 1966 г. «О заклинивании главного двигателя СРТ «Кроноцкий»»

25 июля 1965 г. в 00.10 СРТ «Кроноцкий», будучи на промысле сельди в районе северной части Охотского моря, выставил порядок из 76 сетей. Спустя десять минут в трех кабельтовых от порядка выставил сети другой СРТ. В 02.45 СРТ «Кроноцкий» нанесло на порядок неизвестного СРТ. Вахтенный второй штурман... своими действиями не мог предупредить наноса судна на чужой порядок, в результате чего произошел зацеп вожака за бортовой киль. После ряда маневров зацеп был ликвидирован, однако через двое суток эксплуатации появилась трудность запуска главного двигателя, которая увеличивалась со временем.

В поисках причины неудовлетворительного запуска двигателя была произведена ревизия пусковой системы, которая положительных результатов не дала. 19 августа в машинном журнале появилась запись: «На полном ходу главный двигатель работает с перегрузом. Температура выхлопных

газов достигает 400—425 градусов. Причина пока не ясна, возможна намотка на винт». Однако дело ограничилось записью.

24 августа при проворачивании двигателя вручную валоповороткой была также замечена неисправность: двигатель проворачивался втугую, запуск воздухом осуществлялся плохо. Несмотря на ряд явных ненормальностей работы главного двигателя старший механик... не принял всех мер по определению причины и не ставил перед капитаном вопроса о необходимости определить дефект у главного двигателя.

Капитан СРТ неоднократно требовал от старшего механика устранения дефектов у главного двигателя, поэтому же поводу докладывал флагманскому механику, однако действенных мер со стороны капитана и стармеха принято не было. Эксплуатация судна продолжалась в условиях промысла, где особенно четко требовалось выполнение пуска и реверса.

26 августа 1965 г. в 08.30 во время выборки сетей остановился главный двигатель, который запустить не удалось. После разъединения линии вала от маховика обнаружили, что главный двигатель проворачивается легко, зато концевой вал не вращался. В результате заклинивания концевого вала СРТ «Кроноцкий» был выведен из эксплуатации на длительный срок с буксировкой судна в порт. Водолазный, а позднее доковый осмотры показали, что на концевой вал между гребным винтом и дейдвудной втулкой была намотка стального поводца, что послужило поводом для подплавления баббита втулки. Последний забил отверстие для смазки. Отсутствие смазки ускорило заклинивание концевого вала во втулке.

Технические убытки составляют 5 916 руб., убытки от простоя — 13 560 руб. Общая сумма ущерба составляет 19 476 руб.

Приказываю:

1. ...Данный случай заклинивания вала классифицировать аварией. Убытки отнести за счет УТРФ. 2. Капитану СРТ «Кроноцкий» В. за нарушение устава службы на судах флота рыбной промышленности, ст. 72в, и правил технической эксплуатации, ст. 201, объявить замечание. В частичное возмещение от ущерба удержать одну треть оклада. 3. Второму помощнику капитана СРТ «Кроноцкий» Х... объявить выговор. В частичное возмещение от ущерба удержать одну треть оклада. 4. Старшему механику СРТ «Кроноцкий» Д... объявить строгий выговор. В частичное возмещение от ущерба удержать одну треть должностного оклада. 5. Второму механику СРТ «Кроноцкий» П... объявить строгий выговор. 6. Настоящий приказ проработать на командирской учебе механического и штурманского состава.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 436, л. 5—6

Долго ли будем в пасынках?

Второй месяц суда нашего управления добывают рыбу в суровых водах Охотского моря. С начала экспедиции работает здесь экипаж СРТ «Кавран». Несмотря на слабые подходы и концентрацию минтая в январе

рыбаки отвоевали у голубой целины 5 186 ц рыбы при месячном плане 4 350. Это результат слаженного труда экипажа, хорошей работы обрабатывающего флота, находящегося в районе лова.

Но вот наступил февраль, и рыбаки сразу почувствовали слабое место промысла. Уловы в феврале значительно возросли, судов на лову прибавилось. Но сдача сырца осложнилась, возникли очереди. И вот тогда-то появились в речах рыбаков небезызвестные им словечки: «сынки» и «пасынки». Тем, кто не в курсе дела, поясню: «сынки» — это колхозные экипажи, «пасынки» — наши, тралфлотовские.

Прошу понять меня правильно. Колхозы надо укреплять, поднимать их финансовое положение, пополнять кадрами специалистов. Но все это нужно делать в пределах какой-то нормы, дисциплины и, во всяком случае, не в ущерб интересам рыбаков других предприятий. Руководству экспедиции нужно подходить к вопросу сдачи уловов более внимательно, расчетливо, по-государственному.

В настоящее время назрел вопрос — куда сдавать уловы экипажей нашего управления? Все дело в том, что в Охотоморской экспедиции все колхозные суда закреплены за плавбазами и рефрижераторами. И только суда УТРФ ни за кем не закреплены, сдают уловы куда придется, подолгу стоят в очередях, ждут, пока не сдадут рыбу колхозные суда. Не буду голословным, приведу два примера.

30 января экипаж нашего судна, заловившись, пошел на сдачу и занял очередь на плавбазу «Хойя-мару» с расчетом через сутки сдать улов. Но, увы, когда подошла очередь на сдачу, нас отодвинули назад, так как подошли колхозные суда. Сутки потеряны. Вторые сутки тоже простояли в ожидании очереди, только на третьи сдали улов на другую базу. Еще пример. 3 февраля «Кавран» в порядке очереди подошел на сдачу к плавбазе «Орочон». Не успели мы еще начать выгрузку, как подошел РС «Алайд», и сейчас же от начальника экспедиции поступило распоряжение «Орочону» обработать его вне всякой очереди и только потом приступить к приемке рыбы от «Каврана». Трудно выразить письменно обиду и раздражение экипажа таким указанием начальника экспедиции В. А. Чувочкина.

С большим нетерпением ждали рыбаки прихода в экспедицию плавбаз «Орочон» и «Эскимос». Но когда они подошли, то рыбаки увидели и услышали вещи, совершенно противоположные своим надеждам. Сейчас ставится вопрос, чтобы обе плавбазы принимали улов только от колхозных судов. Хочется спросить руководство тралового флота и Камчатрыбпрома: куда же сдавать рыбу нашим судам, если и на рыбокомбинатах со сдачей такая же картина?

Экипажи судов нашего управления, став на трудовую вахту в честь XXIII съезда партии, взяли на себя высокие сообразительности. При такой же организации сдачи уловов, как сейчас, вполне естественны сомнения, что далеко не все экипажи сумеют справиться со своими сообразительностями. Руководству Камчатрыбпрома и управления флота надо побыстрее

бы справедливо решить вопрос об урегулировании сдачи сырца. На наш взгляд, необходимо добиться, чтобы ежесуточно суда УТРФ сдавали на плавбазу «Хойя-мару» не менее 2 000 ц сырца, постоянно закрепить за ними плавбазу «Орочон». В этом случае все восемь судов нашего управления смогут работать наиболее производительно и рентабельно. Не может быть никакого сомнения, что при правильной организации сдачи сырца наши суда возьмут новые, повышенные обязательства на первый квартал и этим самым создадут прочную основу для выполнения годового задания, о котором, к сожалению, вспоминают только в конце года.

*Григорьев, старший помощник
капитана СРТ «Кавран»*

За высокие уловы, 6 февраля 1966 г., № 16

Здравствуй, промысел!

Штурман Борис Роленко, склонившись над картой, отсчитывал последние мили до места лова. Дело подходило к утру, вся команда уже на ногах. Капитан тоже давно на мостике, уточняет промысловую обстановку. Механики еще раз проверяют надежность работы механизмов. Траловый мастер отдает последние указания палубной команде. Четко работают эхолоты, показывая глубину.

Вот на горизонте показались первые промысловые суда.

Армо Аршамович с улыбкой поздравил команду с прибытием на место лова.

— Через пару часов «замочим» трал!

Вот мы и на изобате. Капитан подает команду приготовиться к постановке трала. На палубу выходят все свободные от вахты моряки. Всем хочется принять участие в этой операции, но траловый мастер Хренов поручает первый трал вахте своего помощника Геоне. На палубе оживление, волнующиеся лица рыбаков.

Наконец, по сигналу с мостика приступили к постановке трала. Геоне умело руководит своей вахтой. Тралмастер не вмешивается в его команды, всем видом говоря однако: молодец, Слава! Но вот заело кабель, и тралмастер тут как тут. Указав, как лучше сделать, отходит. Вдруг от сильной качки лопнула цепь ваероукладчика. Механики не заставляют долго ждать, снимают ее, и готовы уже установить запасную, но Слава Геоне говорит, что обойдемся пока без цепи. Тут же ставит на ручной привод матроса Кравченко.

Палубная команда, разгоряченная работой, осталась на месте ждать результатов первого траления. В это время на мостике появился штурман с озабоченным лицом.

— Что случилось?

— Вышла из строя поисковая аппаратура.

Капитан принимает решение: радисту устранять неисправности, а пока работать вслепую.

Между тем траление окончено. Начинается выборка трала. Все взоры устремлены в даль, где должен всплыть куток.

— Ура! — раздается над морем. — Есть рыба! Есть! Куток дал нам сорок центнеров!

Так начались наши будни на море. В первый день мы взяли более ста центнеров окуня. Работали вслепую, под конец из строя вышел даже пеленгатор.

— Такой объем ремонта не по силам одному человеку, — говорит капитан. — Придется брать на борт флагманского навигатора.

Флагманский навигатор Сахалинрыбпрома Владимир Пестрепов, осмотрев аппаратуру, сказал, что суток за двое сделать что-нибудь можно. Так что, пользуясь случаем, ставим ремонтникам в упрек качество ремонта ими навигационной поисковой аппаратуры. Однако эти временные неудачи не помешают нам встретить XXIII съезд партии трудовыми успехами.

*Л. Селезнев, старший механик
СРТР «Герман Титов»*

За высокие уловы, 16 февраля 1966 г., № 20

**Приказ по УТРФ № 220 от 23 марта 1966 г. «О премировании
старейших работников флота в связи с 30-летием
со дня организации тралового флота»**

В связи с 30-летием со дня организации тралового флота приказываю: за долголетнюю и безупречную работу во флоте со дня его организации премировать из средств фонда предприятия: 1. Старшего морского инспектора тов. Пронина Сергея Ивановича — в сумме 150 руб. 2. Капитана парохода «Якут» тов. Кужель Леонида Ивановича — в сумме 150 руб. 3. Группового механика тов. Черняева Александра Александровича — в сумме 150 руб. 4. Флагманского капитана-наставника тов. Моисеева Алексея Николаевича — в сумме 150 руб. 5. Морского инспектора тов. Чернявского Евгения Ивановича — в сумме 150 руб. 6. Старшего механика парохода «Анатолий Серов» тов. Винтовкина Дмитрия Романовича — в сумме 150 руб.

Начальник УТРФ П. Анода

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 464, л. 105

В ночь на двадцать первое...

В последнем рейсе экипажа траулера «Семипалатинск» на борту находился автор этих строк. В ночь на 21 февраля на долю рыбаков выпало самое трудное испытание, какое только может выпасть людям, избравшим суровую жизнь моряка: траулер был на краю гибели. Но мужество, вера в человека, любовь к жизни помогли экипажу «Семипалатинска» победить стихию.

К ночи ветер достиг ураганной силы. Океан за иллюминатором ревел, дыбился стенами. В штурманской рубке, облокотившись на переборку, капитан Путилов всматривался в темноту. Там кипело, как в аду.

— Под килем двести метров, — доложил старпом.

— Значит, тащит в океан. Плохи дела, — вырвалось у Андрея Семеновича.

Вот уже более десяти часов моряки ведут борьбу с океаном за жизнь корабля. Кажется, он задался целью сломить их, подмять под себя. На палубе в две смены окалывается лед. Безостановочно ударяют ломы, скрежещут лопаты, а лед ежеминутно растет.

— Сколько на румбе? — раздался голос капитана.

— На румбе триста двадцать, — ответил Борис Киселев.

— Так держать! Не уходить влево.

Траулер отяжелел. Плохо слушается руля, зарывается глубоко в воду. Впечатление такое, что он делает последние вздохи. Но «Семипалатинск» идет в лобовую атаку. Сворачивать нельзя. Иначе гибель. Необходимо подойти к берегу. Траулер держит курс к берегу, чтобы найти укрытие от цепких лап океана. До берега всего четыре мили. Но за пятнадцать часов не прошли и двадцатой части. Мощностъ двигателя гасится ураганом. Только что в штурманскую рубку поднимался старший механик Анатолий Дидух и сообщил, что главный двигатель работает на пределе. Спустя некоторое время переговорная труба из машинного отделения донесла:

— Вышел из строя седьмой цилиндр — поломался поводок топливного насоса.

Ревущая тысячетонная волна накатилась на судно и потащила вниз. Палуба ускользает из-под ног. Лихорадочно заработал мозг. Со звоном разлетелся на кусочки графин. «Семипалатинск», будто подстреленный зверь, беспомощно лег на бок. Несколько человек бросилось по трапу вверх.

— Оставаться на местах, ждать команды! — выстрелом прозвучал голос капитана.

Через несколько минут, показавшихся вечностью, траулер, судорожно вздрогнув, выровнялся и снова стал зарываться во встречную волну. Судно то стремительно взлетало в черноту неба на грохочущих спинах валов, и тогда, отзываясь урагану на самой высокой ноте, визжали тугие струны антенн, то глубоко зарывалось, и тогда, словно моля о пощаде, мачты кланялись океану.

Капитан торопливо составил текст радиограммы: «Петропавловск. КРП. Обкалываться не успеваем, главный двигатель охлаждается забортной водой. Работаем на семи цилиндрах. Почти потеряна остойчивость. Крен доходит до критического. Капитан *Путилов*». Радист Василий Харитончик спешил, крутил ручки настройки передатчика. Вот он взялся за ключ, но привычного писка морзянки не последовало. Эфир смолк. Василий опрометью выскочил на палубу, а через минуту, нахмутив брови, сказал, что оборвало все антенны. Траулер выбивался из последних сил, к тому же оглох и онемел.

«Неужели — конец?» — сверлила мозг отчаянная мысль. Не желая в это верить, Василий Харитончик копался в коммутаторе антенн, вновь и вновь настраивал передатчик. О чем он думал в эту минуту? Наверное, о семье. Вспоминал жену Веру, чуткого и внимательного друга жизни, детей.

Голубоглазую Маринку, она еще не сделала самостоятельного шага, и сына Сашу, он в этом году сядет за школьную парту. Маму и прабабушку, Елену Никитичну, которая с 1916 г. на Камчатке и любит за теплым семейным столом рассказывать молодежи о героической борьбе партизан с белогвардейцами в 1922 г. словно кинокадры, проносятся в голове годы. Двенадцать лет назад Василий выбрал профессию отца, который около тридцати лет работал радистом на промысловых и транспортных судах. Он на всю жизнь привил любовь к этой работе.

И вновь неожиданно многотонной фугаской рванула корпус волна. «Семипалатинск» беспомощно начал крениться, больше и больше ложиться на борт. Судно стало похоже на глыбу льда и почти не сопротивлялось волне. Исчезли все звуки. Только кровь кипела в жилах и стучало в висках.

— Прочистить штормовые проходы, сбросить все с палубы, — приказал капитан Путилов. Он схватился за ручку машинного телеграфа, пытаясь прибавить мощность главного двигателя, во что бы то ни стало выровнять траулер. Но все уже выжато. Буквально все.

— Пугает Тихий. Не бойся, парни! — бодрил боцман Гриша Габдулин и первым выскочил на палубу. Его глаза всегда горели азартом, когда представлялся случай поиграть в судьбу. Но не успел он сделать и пяти шагов, как высоко над бортом снова взвилась волна. Ревя и клокоча, она потащила боцмана к борту. Он чудом успел задержаться. Следующая волна сбила с ног помощника тралового мастера Володю Быкова, и его тоже поволокло в океан. На помощь Володе, рискуя жизнью, бросились матрос Геннадий Островский и рыбмастер Виктор Игнатьев и вытащили Быкова на палубу.

Обколка льда продолжалась. Перепутанные новички — курсанты мореходного училища Александр Глухов и Владимир Чекунов, глядя на них, пробовали расправить плечи и не смотреть с ужасом на кипящий океан.

Мы работали вместе с коком Виктором Шевцовым. Поражала напористость этого человека. Невысокого роста, юркий, парень работал так, будто и не замечал висящей над головой опасности. А ветер крепчал и крепчал, силился сорвать обледеную одежду. Не согревал даже лом. Немели от холода ноги, не слушались руки.

Харитончик, схватив кусок провода, скрылся в ревящем ветре. Брызги ледяной воды хлестали по лицу, валили с ног, но он копался у мачты до тех пор, пока не привязал провод. И вновь эфир ожил. Сквозь тысячу помех полетели слова радиограммы: «КРП. Оперативному дежурному службы наблюдения за флотом УТРФ. Грозову. СС. Исполнительная 51, нордовая широта 158, 11,5 остовая. Аварийная. Судно плохо управляется. Главный двигатель работает на пределе. Сильное обмерзание. Капитан *Путилов*».

Минуты ожидания показались долгими. И вот получен ответ.

— К нам идет танкер «Абагур», — выпалил радист. — Теперь важно выиграть время. А это возможно, только обкалывая лед.

И снова мы на палубе. Опять горячая схватка с океаном. Плетью обвиняют руки. Ноет спина. Пронизывает ветер. Работаем молча. Каждый

понимает ту опасность, которая нависла над экипажем. Побеждает тот, кто сильнее.

В седьмом часу 21 февраля подошел «Абагур». Команда танкеры обколола лед с траулера. А некоторое время спустя ураган, отгремев, укатился на запад. Почти не качало. Зеленоватый полусвет стоял над черной водой. Океан ластился и бережно баюкал в холодных ладонях, словно прося у людей прощения за недавнюю трепку.

Можно бы и отдохнуть, но спать не хотелось. В ушах еще звенело от ураганного ветра.

Мы сидим в каюте старшего механика Анатолия Дидуха. Курим. Почти не чувствуется вкус табака. От напряжения ломит виски.

— Многое сделал для экипажа второй механик Николай Сапронов, — вспоминая тяжелую ночь, говорит Дидух. — Когда вышел из строя седьмой цилиндр, он быстро отключил его. А остальное все обошлось хорошо.

Анатолий попросил отметить еще электрика Александра Калашникова. А о себе ни слова. Но мне-то известно, скольких стоило нервов и сил в критические моменты оставаться там, внизу, в машинном отделении, где от духоты кружится голова, тошнит от качки, и, сохраняя хладнокровие, выполнять свои обязанности. Это он, когда судно плохо управлялось, сам стоял у главного двигателя и выжимал из него все, что только могла дать машина. А когда отказался работать телеграф, он лазил на коленях, выискивая неисправность, помогал скорее устранить.

Помню момент, когда на траулере погас свет. Нет ничего ужаснее, чем оставаться в крошечной темноте в страшную минуту.

— Вот это номер, — только успел произнести Анатолий и бросился в машинное отделение. И свет загорелся вновь.

Потом был обед. Из камбуза сквозь звон посуды доносился голос кока Виктора Шевцова: «Скрылись чайки, угасают зори. / Далеко родимая земля. / Если в бурю славись море, / Значит ты не даром у руля».

После крутили кинофильмы: «Мне двадцать лет» и «Бухта Елена». Рядом со мной сидел комсорг Александр Калашников, веселый и отзывчивый товарищ, хороший вожак молодежи. Он и на палубе старался быть первым. Когда вышли на околку льда, увидев, что волны одна за другой перекатываются по палубе, новичок Саша Глухов в нерешительности остановился.

— А ну, пойдем сдавать экзамен на мужчину, — сказал Александр Калашников.

А во время обеда шутил:

— Пойдешь еще с нами? Не побоишься?

— Обязательно пойду, — улыбаясь, под общий хохот ответил Глухов.

Судно подошло к причалу. Но я не спешу домой. Не хочется уходить от парней, с которыми испытал предельные нагрузки. Вот и все. Сейчас они снова готовятся в море. Пусть же будет вам удача, парни!

Г. Иноземцев

За высокие уловы, 4 марта 1966 г., № 27

Приказ по УТРФ № 251 от 2 апреля 1966 г.

Коллектив судозкипажа СРТР «Кротон», воодушевленный историческими решениями Октябрьского пленума ЦК КПСС и директивами пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР, предстоящим открытием работы XXIII съезда КПСС, под руководством капитана Слинкина Федора Яковлевича, секретаря партийной группы Воробьева Николая Ивановича, председателя судового комитета Лаврук Николая Сергеевича и секретаря комсомольской организации Хайлова Юрия Николаевича, мобилизовавших коллектив судозкипажа на увеличение добычи рыбы. В честь XXIII партийного съезда судозкипажем были приняты повышенные социалистические обязательства, которые успешно выполнены. Коллектив судозкипажа накануне открытия съезда 27 марта 1966 г. досрочно завершил выполнение социалистических обязательств и выполнил годовой план добычи рыбы, дал стране 23 904 ц.

За достигнутые высокие успехи судозкипажа в труде приказываю наградить коллектив судозкипажа СРТ «Кротон» почетной грамотой, а также ценным подарком — магнитофоном. Всем членам судозкипажа объявить благодарность с занесением в трудовую книжку.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 465, л. 3

Приказ по УТРФ № 329 от 5 мая 1966 г. «О премировании капитана-директора плавбазы “Чукотка” Янсона А. Р. и второго штурмана Дмитриева Ю. К.»

Груз рыбной муки, доставленный плавбазой «Ламут» из Аляскинской экспедиции с БМРТ «Узбекистан», «Самара», «Ульяновск», имел ряд дефектов, как-то: повышенную влажность и температуру, плесень, подлежал доработке в рыбном порту. Капитан-директор плавбазы «Чукотка» т. Янсон А. Р. принял к перевозке груз рыбной муки, в период рейса организовал хорошую вентиляцию трюмов и перевалку груза, в результате чего рыбная мука сдана грузополучателю с качеством, соответствующим техническим нормам, без каких-либо замечаний. В результате добросовестного отношения к исполнению служебных обязанностей со стороны капитана-директора плавбазы «Чукотка» Янсона А. Р. и второго штурмана плавбазы «Чукотка» Дмитриева Ю. К. предотвращена порча груза.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. За добросовестное отношение к исполнению служебных обязанностей, за принятие действенных мер по предотвращению порчи груза премировать капитана-директора плавбазы «Чукотка» Янсона Арнольда Рихардовича и второго штурмана Дмитриева Юрия Константиновича денежной премией в сумме 50 руб. каждого...

Заместитель начальника УТРФ *Г. Мещеряков*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 466, л. 9



Встреча экипажа СРТ «Ропша». Петропавловск, 18 мая 1961 г.
Фото Ю. Муравина (из фондов ГАКК)



Встреча экипажа БМРТ «Браслав». Семья матроса-рулевого
Г. Федорова, 1964 г. Фото В. Ваняева (из фондов ГАКК)



Капитан-директор О. А. Заварин



Механик Ю. Н. Коваленко



Ветераны «Браслава» (слева направо): Ю. Н. Коваленко и В. В. Герт
(из собрания В. В. Герта)

Еще два богатыря

Поздней воскресной ночью в Авачинскую губу вошло судно. От света иллюминаторов на его бортах вспыхивали крупные буквы — «Восход». Восьмой по счету БМРТ получило УТРФ. Из Черного моря в родной порт его привел Герой Социалистического Труда Анатолий Мердов. Он назначен капитаном-директором «Восхода».

...Мы вступаем на палубу траулера. Долог и длинен был путь. О морской одиссее «Восхода» нам рассказали капитан-директор Анатолий Мердов и его первый помощник Георгий Мирошниченко.

Спущенный со стапелей Николаевской судовой верфи, траулер опробовал свои силы на Черном море. Николаев — Одесса — Севастополь — Керчь... Затем последовала передача судна Совфрахту.

Болгария. Страна роз и винограда. Страна братьев, за которую не раз проливали кровь русские сыны. В Бургасе наши рыбаки чувствовали себя как дома. Надолго запомнилась одна встреча. Рефрижераторный механик неожиданно для всех заключил в крепкие объятия смуглого болгарина. Братишка! Оказывается, вместе учились в Астраханском рыбвтузе.

Но вот скрылась в предутреннем мареве дружественная страна. Путь — на Кубу. Кому из советских моряков не хотелось побывать на этом острове, где впервые в Латинской Америке зажжен факел свободы!

Гавана. Расцветшая огнями и улыбками, с открытой душой к друзьям. Знакомство с городом, посещение Музея революции, размещенного внутри колонны величественного памятника пламенному сыну Кубы Хосе Марти. Здесь кубинские пионеры устроили для наших рыбаков концерт.

— Мы хотим дружить с вашими ребятами на Камчатке, — говорили они. Прощаясь, кубинские пионеры просили передать на память нашим школьникам флажки острова Свободы, значок, пионерский галстук.

Побывали моряки и на знаменитых пляжах Кубы Санта-Мария, Русские горы (бывшие Американские горы), где некогда развлекались европейские и американские толстосумы, а сейчас отдыхают трудящиеся столыцы. Незабываемое впечатление у камчатцев осталось от посещения дома-музея Эрнеста Хемингуэя, великого писателя, горячо приветствовавшего победу революции на Кубе. Как память об этом в каюте Георгия Александровича Мирошниченко до сих пор хранится букет цветов из сада писателя.

В порту Ла Изабелла да Куба «Восход» взял сахар. Курс — на родину.

Замечательные волевые качества показала в этом рейсе команда траулера, в основном состоящая из камчатцев. Переход закончился в Находке, потом Владивосток. И, наконец, огни родного порта.

В этот же день у причала Петропавловска встал и другой БМРТ — «Трудовые резервы». Интересна история этого траулера. На его постройку комсомольцы Николаева собрали 1 640 т металлолома, отработали 80 тыс. человеко-часов. Это был подарок учащихся профтехучилищ XXIII съезду КПСС. На прощание будущие мастера подарили экипажу судна Красное знамя.

Рейс прошел успешно. Траулер привел в порт Евгений Мефодьевич Мацевич из Калининградского управления транспортного флота по приему и перегону судов, опытный капитан. Позади одиннадцать тысяч миль. Позади моря и океаны. «Трудовые резервы» на Камчатке. Пожелаем нашим новым богатырям три фута под килем и богатых уловов. В добрый путь, пахари голубой целины!

В. Торцов

Камчатская правда, 31 мая 1966 г., № 127

Приказ по УТРФ № 450 от 8 июня 1966 г. «О поощрении членов судозкипажей СРТ «Кавран» «Семипалатинск» и капитанов СРТ «Кит», ТХС «Мизар»»

В ночь на 21 февраля 1966 г. по восточному побережью Камчатки прошел глубокий циклон, принесший ураганный ветер западного направления со скоростью 53 метра в секунду, сопровождавшийся снегопадом и низкой температурой до -20°C . Застигнутые ледяным ураганом суда УТРФ в районах бухты Вестник — СРТ «Кавран», мыса Крестовый — СРТ «Семипалатинск» и Первого Курильского пролива — СРТ «Кит» оказались подвергнутыми сильному обледенению и ветровому воздействию.

Образование льда на надстройках, такелаже и палубах было настолько интенсивным, что экипажи судов, работая непрерывно на околке льда, не могли справиться с обледенением, вследствие чего появилась опасность потери остойчивости, которая еще более усугублялась от действия большой силы ветра. Крен судов достигал 55° , при котором крылья мостика уходили под воду.

Несмотря на создавшуюся тяжелую обстановку экипажи судов СРТ «Кавран» и «Семипалатинск» в условиях ночного времени, ледяного ветра и промокший одежде смогли справиться с силами стихии без людских жертв, вывести суда в укрытия, где околотись и вернули судам остойчивость. Капитаны СРТ «Кит» Киселев и ТХС «Мизар» Кривоногов для предупреждения обледенения судов правильно приняли решение. Первый отстоялся в районе Первого Курильского пролива во льду, второй, получив 19 февраля неблагоприятный прогноз погоды, возвратился из района острова Уташут в бухту Русская, где переждал непогоду.

За проявленное мужество и находчивость в борьбе со стихией приказываю:

Наградить почетными грамотами личный состав судов «Кавран», «Семипалатинск» и премировать ценными подарками особо отличившихся товарищей:

по СРТ «Кавран»:

Баулин Б. Ф., капитан — почетной грамотой и фотоаппаратом.

Григорьев В. П., старший помощник капитана — почетной грамотой и транзисторным приемником «Космонавт».

Титякин В. Г., боцман — почетной грамотой и фотоаппаратом «Зоркий».

Федосов А. А., матрос — почетной грамотой и транзисторным приемником «Юпитер».

Бурлаков А. М., рыбмастер — почетной грамотой и транзисторным приемником «Юпитер».

Недземовский А. Ф., матрос — почетной грамотой и транзисторным приемником «Юпитер».

Пономаренко А. И., третий механик — ручными часами «Слава».

Несмажный В. Ф., электрик — ручными часами «Слава».

Каталов М. С., тралмастер — киносъемочной камерой «Спорт».

Дубовицкий В. М., второй штурман — почетной грамотой.

Тарабрин А. В., третий штурман — почетной грамотой.

Богуславский В. А., радист — почетной грамотой.

Иванец В. Ф., старший механик — почетной грамотой.

Тамраев Н. Б., второй механик — почетной грамотой.

Колесников И. П., третий механик — почетной грамотой.

Московкин В. М., моторист — почетной грамотой.

Пшеничников В. К., старший матрос — почетной грамотой.

Зинин В. Т., матрос — почетной грамотой.

Иняхин М. А., матрос — почетной грамотой.

Скорик Ю. Д., повар — почетной грамотой.

По СРТ «Семипалатинск»:

Путилов А. С., капитан — почетной грамотой и фотоаппаратом «Киев-4».

Дидух А. С., старший механик — почетной грамотой и транзисторным приемником «Мир».

Уренев М. А., третий штурман — почетной грамотой и фотоаппаратом «Зоркий».

Игнатьев В. А., рыбмастер — почетной грамотой и транзисторным приемником «Юпитер».

Харитончик В. Н., начальник ради — почетной грамотой и фотоаппаратом «Зоркий».

Быков В. Н., помощник тралмастера — почетной грамотой и транзисторным приемником «Юпитер».

Федорко Г. П., тралмастер — почетной грамотой и ручными часами «Слава».

Киселев Б. А., матрос 1-го класса — почетной грамотой и ручными часами «Слава».

Сапронов Н. Н., второй механик — почетной грамотой и настольными часами «Маяк».

Сербушан В. З., матрос 1-го класса — почетной грамотой и киносъемочной камерой «Спорт».

Бибиков А. П., второй штурман — почетной грамотой.

Тайдулин Г. Г., боцман — почетной грамотой.

Островский Г. И., матрос — почетной грамотой.

Елисеев А. Г., матрос — почетной грамотой.

Данилов Ю. А., третий механик — почетной грамотой.

Калашников А. П., электрик — почетной грамотой.

Топачко М. П., моторист — почетной грамотой.

Рябцев В. Ф., матрос — почетной грамотой.

2. За принятие правильных решений в вопросе предупреждения обледенения судов «Кит» и «Мизар» премировать ценными подарками:

Киселева С. Т., капитана СРТ «Кит» — транзисторным приемником «Космонавт».

Кривоногова Т. М., капитана ТХС «Мизар» — транзисторным приемником «Космонавт».

3. АХО приобрести указанные подарки, сделать памятные надписи гравировкой. Расходы по премированию отнести за счет фонда предприятия.

И. о. начальника УТРФ В. Сергеев

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4 д. 467, л. 30—31

**Приказ по УТРФ № 703 от 15 сентября 1966 г. «О поощрении
старшего комсостава БМРТ «Куба» за хорошую техническую
эксплуатацию судна»**

БМРТ «Куба» находился в море с 16 февраля по 20 августа 1966 г., выловив около 74 тыс. ц рыбы. По приходу судна в порт проверкой со стороны служб управления установлено, что судно содержится в хорошем техническом и санитарном состоянии. Корпус судна, надстройки, жилые, служебные помещения, устройства и механизмы окрашены. Окраска судна производилась в море, не прекращая промысла, причем окраску надводного борта производил командный состав в вечернее время, когда прекращался лов хека.

В машинном отделении все механизмы эксплуатируются грамотно, большинство работ выполнено силами машинной команды. Электрочасть содержится в образцовом порядке. Все это говорит, что на БМРТ «Куба» старший командный состав со всей добросовестностью, по-деловому относится к своим обязанностям, повседневно проявляет заботу о сохранности судна, четко организует работу всех служб, при этом выполняя и перевыполняя государственные планы по добыче рыбы. Отношение к своим обязанностям со стороны старшего командного состава БМРТ «Куба» может служить примером для всех судов УТРФ.

На основании вышеизложенного приказываю:

1. Объявить благодарность с занесением в личное дело: Кузину Б. Ф., капитану, Проценко Н. С., старшему помощнику, Ротенос Н. П., старшему механику, Глушкову В. М., электромеханику.

2. Капитану БМРТ «Куба» Кузину Б. Ф. объявить поощрение в судовом приказе членам экипажа, отличившимся в мероприятиях по поддержанию судна в исправном техническом состоянии.

3. Начальнику АХО данный приказ вручить службе мореплавания, отделу кадров, всем БМРТ.

Начальник УТРФ П. Анода

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 470, л. 65

Экипаж спасен

Борт СРТР «Кумроч» (по радио). Это случилось в Охотском море ночью. «Кумроч» бороздил море в поисках косяков сельди для близнецового лова. Недалеко от места нахождения «Кумроча» стоял сахалинский малый сейнер № 10930 в ожидании, когда траулер позовет его для замета кошелька. После продолжительных поисков «Кумроч» попал на подходящий косяк, от которого на ленте эхолота осталась большая жирная полоса. Капитан Николай Михайлович Комиссаров вышел на связь и позвал сейнер № 10936, поставил его на косяк, а сам продолжил поиски.

Замет удачный. Пожалуй, центнеров семьсот оказалось в кошельке. Вдруг сейнер № 19936 вызывает на связь:

— Подходите ко мне. Судно имеет опасный крен! — звучит в эфире голос капитана.

Буквально в считанные секунды старпом Валерий Дерябин взял точный радиопеленг и проложил курс и месту нахождения сейнера. На судне — авральная тревога, дан «полный вперед».

До боли в глазах капитан и вахтенный помощник, вахтенные матросы вглядывались вдаль в поисках тех, кто просил помощи. И вот впереди показался силуэт перевернутого вверх килем сейнера, пятеро рыбаков, стоявших на перевернутом судне, и трое в маленькой шлюпке. Сразу же об этом было сообщено на «Космос», который находился недалеко и тоже шел на помощь.

На борт «Кумроча» были подняты трое, находившихся в шлюпке. «Космос» подошел к перевернутому сейнеру и взял еще пятерых рыбаков. Когда спасенные были уже на борту, вне опасности, сейнер, который принадлежал Сахалинскому рыбакколхозсоюзу, скрылся под водой. Восемь жизней спасены благодаря четким действиям рыбаков «Кумроча» и «Космоса».

М. Заяц

За высокие уловы, 9 октября 1966 г., № 121

«Сделано на БМРТ»

Необычно выглядела в этот день каюта капитана-директора БМРТ «Узбекистан». Олег Владимирович Гернет и его помощники — штурманы, заведующий производством, обработчики хлопотали у стола, на котором вместо обычных капитанских документов, карт, бумаг громоздились тарелки, вилки, консервные банки.

Нет, не банкет готовили рыбаки. Они сдавали экзамен, подводящий итог эксперименту, поставленному в последнем рейсе. Впервые на Камчатке на борту БМРТ были выработаны консервы. Те, кто так или иначе знаком с большими траулерами, знают, что на этих судах есть специальное помещение небольшого консервного цеха, есть оборудование — закаточная машина и автоклавы. Но известно и то, что оборудование это рыба-

ки и обработчики до сих пор не использовали и в отсеке цеха устраивали складские подсобные помещения.

— Между тем, — рассказывает капитан-директор, — с подобным положением можно было мириться до поры до времени. Ведь сейчас перед нами поставлена задача не только максимально увеличивать добычу рыбы, но и расширять ассортимент выпускаемой из нее продукции. Один из резервов, на наш взгляд, это выпуск консервов из рыбы, попадающей в трал в качестве прилова: угольной, палтуса, трески, а на промысле серебристого хека — и окуня. Механики, технологи подготовили и опробовали оборудование, обработчики отобрали сырье, освоили новую профессию — консервирование. Итог эксперимента — вот он, на столе...

Начинается экзамен, точнее — дегустация первых консервов, выработанных на БМРТ. На суд предложены четыре вида консервов: «Угольная рыба натуральная», «Печень тресковая», «Палтус натуральный» и «Кальмар в собственном соку». Обработчики позаботились о том, чтобы их продукция получила самую объективную оценку: консервы хранились в различных условиях — и в холодильниках, и при комнатной температуре, и при повышенной. По одобрительным репликам участников дегустации можно судить, что даже внешний осмотр консервов получил положительную оценку. А когда каждый продегустировал новую продукцию, в похвалах недостатка не было.

— Наивысший, так сказать, балл, — говорит начальник центральной лаборатории Камчатрыбпрома Н. Н. Богомолова, — специалисты присуждают консервам из тресковой печени. Эта деликатесная продукция, к сожалению, почти не вырабатывается на наших береговых предприятиях, хотя треска добывается в значительных количествах. Опыт узбекистанцев подтверждает, что выработкой таких консервов, пользующихся самым большим спросом, надо заняться безотлагательно.

Отменен на вкус и консервированный кальмар. По вкусу, запаху, питательности эта продукция может конкурировать со знаменитыми крабовыми консервами. Хороши консервы из палтуса. Что касается угольной, то она, по всей вероятности, непригодна для выработки консервов. Мясо этой рыбы очень нежное, жирное, и угольную лучше поставлять в свежем виде.

Итак, продукция БМРТ «Узбекистан» выдержала экзамен. Но выпустить экспериментальную партию консервов — лишь полдела. Речь поэтому заходит о возможностях выпуска новой для БМРТ продукции в производственных масштабах. Секретарь обкома КПСС т. Алексеев интересуется: достаточно ли для этого сырья.

— Достаточно, — отвечает т. Гернет, — во всех районах промысла больших траулеров в качестве прилова добывается и палтус, и треска, и кальмар.

Сырья вполне хватит, чтобы вырабатывать консервы. Разумеется, их нельзя производить на БМРТ столько, сколько на плавучих и береговых базах, но если каждый камчатский БМРТ освоит новое дело — польза от этого будет несомненной.

Новое дело очень перспективно. Но внедрению его на все суда мешает пока одно обстоятельство — слабая материальная заинтересованность обработчиков в выпуске консервов. Оказывается, их труд оплачивается пока так же, как и на специализированных консервных предприятиях. Здесь же, на дегустации, принимается решение: в короткий срок разработать новые поощрительные расценки на производство консервов, обеспечить БМРТ необходимым количеством тары, специй.

Итак, почин узбекистанцев выходит из стадии эксперимента. И уже скоро, купив консервы с яркой этикеткой, мы увидим на них лаконичную, но неожиданную пометку «Сделано на БМРТ».

К. Павлов

Камчатская правда, 12 октября 1966 г., № 242

Приказ по УТРФ № 752 от 12 октября 1966 г.

Романов В. П., третий механик плавбазы «Орочон», проработал в системе УТРФ в течение двадцати семи лет. За время работы проявил себя честным, добросовестным работником, активно участвовал в общественной работе. В связи с уходом его на заслуженный отдых — пенсию, награждать его ценным подарком — магнитофоном «Яуза-5» из средств фонда предприятия.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 471, л. 19

Приказ по УТРФ № 761 от 15 октября 1966 г. «О несчастном случае со смертельным исходом с матросом БМРТ “Куба”»

1 мая 1966 г. в 18.00 вечера по инициативе администрации на БМРТ «Куба» был организован коллективный ужин, во время которого каждому члену судокоманды было выдано по одной бутылке красного вина. Ужин длился с 18 до 21 часа, и многие члены судокоманды, как рядового, так и командного состава, были выпивши, так как кроме красного вина у отдельных лиц хранились к празднику и другие винно-водочные изделия, которые были распиты во время этого ужина. Для проведения коллективного ужина приказом капитана суда Лисицыным промысловая вахта и работа завода были отменены с 18 часов до 00 часов.

В коллективном ужине и распитии винно-водочных изделий принимал участие и матрос Дементьев Д. В., который с 00 часов должен был заступить на промысловую вахту. Во втором часу ночи, после спуска трала за борт, Дементьев совместно с матросом Фалковым должны были достать правый ваер в районе слипа и набросить его на ролик. В тот момент, когда Дементьев со своего рабочего места перегнулся вниз за корму судна, чтобы взять ваер, он не удержал свое тело на рабочем месте и упал за борт на край слипа, а оттуда скатился в море. Все принятые меры по спасению матроса Дементьева не принесли положительных результатов — он утонул.

Причиной падения Дементьева за борт судна, как это установлено расследованием, могло явиться лишь то, что Дементьев после коллективного ужина и распития винно-водочных изделий вышел на вахту в нетрезвом состоянии, в силу чего пренебрег правилами по технике безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР и погиб.

Капитан судна т. Лисицын, дав разрешение на проведение коллективного ужина на судне с распитием спиртных напитков, грубо нарушил ст. 294 устава службы на судах флота рыбной промышленности СССР, утвержденного приказом начальника Главного управления рыбного хозяйства при Госплане СССР от 9 октября 1961 г. № 142, которая категорически запрещает всем лицам судового экипажа распивать спиртные напитки на судне. Капитан судна т. Лисицын, дав разрешение на распитие спиртных напитков, должен нести ответственность за гибель матроса Дементьева, но, принимая во внимание и грубую неосторожность самого потерпевшего Дементьева, выразившуюся в грубом нарушении им правил техники безопасности, а также учитывая положительную характеристику капитана Лисицына, долголетнюю безупречную работу, прокуратура области не привлекла т. Лисицына к уголовной ответственности, однако он за данный проступок заслуживает строгого дисциплинарного взыскания.

На основании изложенного, приказываю: 1. Лисицыну — капитану-директору БМРТ «Куба» за проведение коллективного ужина с распитием спиртных напитков и допуск к работе промысловой вахты в нетрезвом состоянии объявить строгий выговор. 2. Капитанам всех судов категорически запретить проведение каких бы то ни было вечеров на судах с распитием спиртных напитков. 3. Начальнику отдела снабжения т. Науменко Н. В. запретить отправлять в море в подарках к праздникам спиртные напитки. 4. Начальнику техники безопасности т. Гершенович Л. Е. издать информационный бюллетень по данному несчастному случаю...

Начальник УТРФ П. Анода

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 29—31

Плавучий дом

Я знаю ее наизусть... Каждый уголок и винтик, каждого матроса и работчика — не только работающих сейчас, но и тех, кто прошел передо мною за четыре года плавания. Спросите и обо всем, что касается моего плавучего дома, вы получите самые подробные сведения.

Построили «Чукотку» по советскому заказу в Польше в 1962 г. Она — последняя из серии судов ее типа и имеет ряд преимуществ перед ними. Так, на плавбазе установлено механизированное закрытие трюмов, что экономит многоочасовой труд двух-трех человек.

Я назвал «Чукотку» своим домом. Наверное, это чувство, прежде всего, определяет бытовые условия на судне. Представьте, месяцами скитается по морям посудина, и на ней две сотни человек. Не просто устроить им быт, а тем более сделать так, чтобы разлука с берегом, с городом не угнетала. И в нашем распоряжении в плавании удобства городских квартир

и кусочек городской цивилизации. На судне комфортабельные каюты на одного, двух и четырех человек. После вахты не приходится ломать голову, чем заняться: есть библиотека, отлично оборудованная комната отдыха, где можно почитать газеты и журналы, сыграть в шахматы и шашки. Недавно, во время ремонта в Японии, на судне оборудован плавательный бассейн в закрытом помещении. В распоряжении теннисистов и любителей бильярда — бильiardная и теннисный зал. А киноконцертный зал! Такого не найдешь в городе: легкие кресла, идеальное качество демонстрации (аппаратура удалена в шумоизоляционную камеру), сцена.

Кстати, сцена, как правило, не пустует. У нас хорошая художественная самодеятельность, духовой оркестр, пианино, аккордеон. В плане комитета комсомола — систематическое проведение вечеров отдыха. План скрупулезно выполняется, причем без шаблона — каждый вечер «кроится» интересно, ни один не похож на прошедшие.

Вот я уже и перешел к людям «Чукотки». Я горжусь своим судном, и главный предмет этой гордости — как раз люди. Костяк экипажа — ветераны. Из нашей палубной команды назову матроса 1-го класса Василия Диордицу и бывшего матроса 1-го класса, а ныне четвертого помощника капитана Юрия Бочарникова. Они принимали плавбазу у польских судостроителей. В том же году пришел в экипаж боцман Геннадий Захаров и стал душой всей палубы. Это его личной энергичностью, умением организовать и расставить людей, найти для них доброе слово достигнуты те чистота и порядок, которыми прославилась «Чукотка».

В наших условиях почти подвиг — постоянно поддерживать чистоту. Тральщики с рыбой приходится принимать в любую погоду... Бывают дни, когда приходится производить по двадцать швартовок. Надо сказать, что для ускорения оборота судна палубная команда тоже принимает участие в перегрузе. Казалось бы, куда при таком напряжении до чистоты! И когда уже все чертовски устали, наш Петрович (так мы называем боцмана), тоже умаявшийся не меньше остальных, находит силы для последнего рывка — генеральной уборки. «Человек не может нормально отдохнуть в грязи», — его убеждение. И мы с ним согласны.

Коллектив плавбазы в основном молодежный. Средний возраст — 25—28 лет. Комсомолу, как говорится, есть, где проявить себя. И он действует. Комсомольцы не только активные участники всех культурных мероприятий, но и застрельщики в соревновании за высокое качество выпускаемой продукции. При их непосредственном участии соревнуются между собой бригады рыбообработчиков, машинная и палубные команды. Переходящий выпел никогда не задерживается на одном месте — так «жесток» спор за него. Итоги соревнования подводятся пристрастнейшими судьями — самими комсомольцами. Учитывается все — качество работы, чистота рабочего места, дисциплина на производстве и в быту. Зато уж попадает награда непременно самому лучшему.

Есть у нас и сложности. Например, частая сменяемость рыбообработывающего персонала. Текучка, попросту. Причин тут много, в том числе

и снижение зарплаток, хотя бы в сравнении с прошлогодними. Но вот о чем хочется сказать. Кто-то находит резон в том, что у плавбазы две «профессии»: летняя и зимняя. С августа по ноябрь «Чукотка» — перегрузчик и консервный завод. А затем — транспорт для вывозки готовой продукции из дальних районов. С переходом на транспортные рейсы обработчики списываются, нарушается сработавшийся коллектив, а летом вновь комплектуется. Не лучше ли распределить обязанности между плавбазами и дать им постоянные «профессии»: одним — баз, другим — транспортных судов? Нам кажется, никто еще не взял карандаш и не посчитал, какой вариант выгоднее. Для нас, матросов и обработчиков, — второй.

Сейчас «Чукотка» в дальнем районе промысла. Я слышал по радио — с борта «Чукотки» поступили хорошие трудовые вести. Я рад, что мои друзья не сдают позиции!

*Анатолий Кудряшов, матрос 1-го класса
плавбазы «Чукотка», делегат
5-го рыбацкого слета*

Камчатский комсомолец, 1 ноября 1966 г., № 132

Коммунисты одного судна

В безбрежном океане, далеко от родных берегов плавают небольшие островки советской страны — наши рыболовные суда. Специфика труда моряков накладывает отпечаток на уклад их жизни. Но стоит побывать на любом из судов, присмотреться ко всему, чем живут люди, о чем спорят и думают вдалеке от родной земли, и даже в самом маленьком коллективе — команде СРТ, увидишь отражение большой кипучей жизни страны. Экипаж судна — это такой же «земной» производственный коллектив, только в миниатюре, с такими же планами, заботами, тревогами, задумками. Эту «земную» атмосферу, боевой настрой, насыщенность духовной, культурной жизни людей создают партийные организации, опираясь на общественные организации и повседневно направляя их работу.

Более 1 200 коммунистов трудятся в УТРФ. Невозможно рассказать обо всей работе, которую они проводят. Специфику деятельности флотской партийной организации легче проследить на примере одного судна. Остановлюсь подробнее на работе первичной парторганизации БМРТ «Опала», причем затрону одну из основных граней этой работы — расстановку коммунистов и их авангардную роль в производственной жизни коллектива морозильного траулера.

На «Опале» работает двадцать членов партии. Все они трудятся на решающих участках производства. Парторганизация осуществляет через них контроль хозяйственной деятельности, заботится о том, чтобы каждый коммунист занимал авангардную роль на траулере, был активным участником общественной жизни экипажа, служа примером коммунистического отношения к труду. Коммунисты Г. К. Самсонов, Н. М. Павлюк, Л. Б. Рывлин — штурманы. От их работы на мостике зависит успех промысла и безопасность мореплавания. И надо сказать, что они не только

хорошие мореходы, но и опытные промысловики, умеющие держать судно на лучшей концентрации рыбы. Каждый из них приобрел необходимую рыбацкую снаровку, и когда на борт поднимается трал с высоким уловом, весь экипаж радуется их мастерству.

Было бы неправильно заявлять, что все это им дается легко. Бывают моменты, когда и эти опытные штурманы оказываются в труднейшей обстановке и им приходится принимать решения, сопряженные и с риском, и с возможным неудачами. Особенно много таких моментов было в этом году на промысле серебристого хека. Экипаж «Опалы» первым среди моряков промыслового флота Дальнего Востока начал лов хека у западных берегов Северной Америки. Не имея опыта добычи этой рыбы, не зная путей ее миграции, не имея орудий лова для ее добычи, штурманы коммунисты тт. Самсонов и Павлюк, возглавляемые капитаном-директором В. Т. Бутримовым, сумели найти ключи к «секретной шкатулке» океана. В содружестве со старшим тралмастером М. А. Нефедовым, при активной помощи флагманского инженера-добытчика В. А. Зубова, штурманский состав за короткое время освоил промысел серебристого хека окуневыми тралами. Метод тт. Нефедова и Зубова по оснастке окуневых тралов для ведения нормального промысла хека был передан на все камчатские БМРТ, экипажи которых также стали добиваться стабильных уловов. В район промысла, где работал экипаж, перешли все СРТР и БМРТ Дальневосточного бассейна и до сих пор ведут там промысел серебристого хека и морского окуня. За освоение нового района лова и промысла новой породы рыбы капитан-директор «Опалы» В. Т. Бутримов награжден коллегией Дальрыбы ценным подарком.

Общеизвестно, что высокие уловы во многом зависят от того, как оснащен и вооружен трал. На БМРТ «Опала» все матросы траловых вахт и мастера — хорошие умельцы-добытчики. Лучшей траловой вахтой руководит молодой коммунист Адил Сихали-оглы Алиев. Все матросы этой вахты умеют не только быстро спустить в море трал и поднять его на борт, но также быстро и надежно починить орудия лова в случае порывов. Хорошо работают они и на лебедках, могут в любое время заменить друг друга. И каждый раз, когда экипаж сдает готовую продукцию транспортным рефрижераторам, лебедчиками работают матросы траловых вахт.

Рыба на борту. Но это только начало производственного цикла. Улов надо быстро обработать и обеспечить высокое качество выпускаемой продукции. Добытый окунь или хек из трала выливается в приемный бункер, через который рыба подается в завод. Там она подвергается процессу обработки и заморозки: поступает к головоотсекающим ножам, затем по транспортеру подается на разделочные столы, где тушки освобождаются от внутренностей и поступают в рыбомойку. Вымытая рыба идет на укладочные столы. Матросы-обработчики укладывают ее в противни и направляют на тележках в морозильные камеры. После морозки рыба выбивается из противней, глазируется, упаковывается в картонные ящики и укладывается в охлаждаемые трюмы, где она и хранится до сдачи на транспортные рефрижераторы.

Обработка — очень ответственный технологический процесс. Заняты в нем матросы-обработчики, руководят которыми мастера-технологи. Самыми непосредственными организаторами производственного процесса выступают старшие матросы-бригадиры. Они и мастера-технологи — главные фигуры на обработке. Этот важный участок также находится у нас под контролем партийной организации. На обработке работают коммунисты А. Д. Васильев, Д. М. Белобабин, В. И. Журовский. Так, Александр Васильев руководит бригадой матросов-обработчиков. Он умело организует их труд. Фронтная закуска дает о себе знать и в мирной будничной работе. Коммунист был всегда первым в бою, первым остается и в труде, подавая пример для беспартийных. Ратные подвиги А. Д. Васильева на поле брани и трудовые заслуги в годы мирного строительства отмечены правительственными наградами.

Более семнадцати лет посвятил флоту Дмитрий Михайлович Белобабин. Он матрос-обработчик, человек с творческой жилкой. И когда встал вопрос о выработке из печени хека высококачественного жира, имеющего большое техническое значение, эту работу поручили коммунисту Белобабину.

Выбивка мороженой рыбы из противней — трудоемкий процесс. Он требует физических сил, сноровки и быстроты. Этим сложным производственным циклом занимается коммунист Виктор Иванович Журовский. Своим личным примером он показывает образцы высокопроизводительного труда.

Чтобы ритмично, без срывов работал рыбный завод, надо обеспечить четкую работу всех рыбообработочных агрегатов и механизмов. Заведовать этим сложным хозяйством поручено инженеру-механику коммунисту Арнольду Степановичу Тимошенко. И он отлично справляется на своем ответственном участке производства.

Машина — сердце корабля. От того, как она работает, зависит успех всего промысла. Бесперебойную работу главного двигателя и всех вспомогательных механизмов обеспечивают коммунисты тт. Шаврин, Мукатанов, Лис, Вавильченков. В феврале, когда судно находилось на сдаче готовой продукции транспортному рефрижератору, неожиданно налетел шторм. В результате левый борт судна и морозильные камеры получили деформацию. Выпуск мороженой продукции резко сократился. В марте судно пришло в порт на ремонт. Морозильные камеры отремонтировать не удалось, БМРТ снова вышел на промысел. И тут обстановка еще больше осложнилась, производительность камер снизилась наполовину. На судовом партсобрании встал вопрос о необходимости устранить своими силами эти недостатки и добиться максимально возможного выпуска мороженой продукции. Выступая на этом собрании, капитан-директор т. Бутримов обратился к коммунистам с просьбой найти разумный выход из создавшейся обстановки. Члену партии рефмеханику Зейнуле Базаровичу Мукатанову было поручено обеспечить более эффективную работу морозилок и добиться заморозки не менее 300—350 ц в сутки. И, надо сказать, что благодаря самоотверженной работе коммуниста З. Б. Мукатанова, его творческой смекалке эта задача была решена. Он вместе с рефмашинистами

произвел герметизацию неисправных камер и добился того, что выпуск мороженой рыбной продукции достиг 350 ц в сутки.

Некоторые коммунисты судна не заняты непосредственно на добыче и обработке рыбы. Но парторганизация каждому из них подобрала такое партийное поручение, выполняя которое они могли бы влиять на различные стороны общественной жизни экипажа. Так, начальником судовой радиостанции у нас работает коммунист Василий Александрович Голубченко. Он обеспечивает ежедневную трансляцию последних известий из Москвы и Петропавловска, хотя в дальнем районе организовать это дело не так уж и легко.

Судовые медики — коммунисты фельдшер Вера Александровна Деркач и врач-хирург Людмила Алексеевна Мельникова обеспечили хорошее санитарное состояние судна и медобслуживание моряков на промысле. Коммунист А. А. Шубин является редактором стенной газеты «Труженик моря». Газета выходит регулярно, хорошо оформляется и интересна по содержанию. В этом году уже выпущено четырнадцать номеров. Любят моряки и судовую фотогазету «Трудовые будни». Редактирует и оформляет ее коммунист т. Журовский. На судне работают библиотека, магазин, демонстрируются кинофильмы. За каждым из этих участков культурной и бытовой жизни также закреплены ответственные члены партии.

Длительные рейсы, отрыв от береговой базы не влияют на уровень политической и образовательной подготовки коммунистов судна. Большая часть членов партии повышают свой идейно-политический уровень в сети партпросвещения, двадцать членов команды учатся заочно в средних и высших учебных заведениях.

Авангардная роль коммунистов на всех участках производства сказалась на результатах работы судна. За семь промысловых месяцев экипаж добыл 71 тыс. ц рыбы. Средний вылов в месяц составляет 10 тыс. ц. В настоящее время траулер ремонтируется на судовой верфи им. В. И. Ленина. Объем работы большой, составляет 78 тыс. нормо-часов. Экипаж взял обязательство отработать на ремонте судна не менее 14 тыс. нормо-часов. Это дает возможность быстрее выйти на промысел.

Наша родина вступает в свое историческое пятидесятилетие. К этому знаменательному событию команда траулера обязалась выполнить два годовых плана добычи и обработки рыбы и к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина завершить выполнение пятилетней программы. Так что коммунистам судна есть, над чем работать. Большие дела только начинаются.

С. Скорлыгин, парторг БМРТ «Опала»

Камчатская правда, 12 ноября 1966 г., № 268

Приказ по УТРФ № 838 от 14 ноября 1966 г. «О премировании работников флота за освоение нового района и нового объекта лова»

На основании приказа Главного управления «Дальрыба» от 8 октября 1966 г. № 473, за освоение нового района промысла в координатах 44°30' северной широты, 124°30' западной долготы, приказываю:

1. Премировать работников флота в размере по 150 руб.: Мильхера Э. Е., капитана СРТ «Лещ», Сафронова А. А., тралмастера СРТ «Лещ», Цуканова Е. И., капитана СРТ «Кузачин», Алькова И. И., тралмастера СРТ «Кузачин», Кандыбу В. Г., капитана СРТ «Каховка», Зубова В. А., флагманского инженера добычи.

2. Премировать подарками (из расчета 60 руб.): Лапшина В. Г., тралмастера СРТ «Каховка», Артемова В. Ф., капитана СРТ «Канск», Цитовича В. В., тралмастера СРТ «Канск», Харевича Л. И., капитана СРТ «Клин», Иванова В. Д., тралмастера СРТ «Клин», Галицкого В. Г., тралмастера СРТМ № 8-411, Бутримова В. В., капитана БМРТ «Опала», Хан Ден Сик, начальника сетепопшивочного цеха, Тужилова Ю. А., заместителя начальника добычи...

Начальник УТРФ П. Анода

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 472, л. 41

**Выдержка из протокола заседания базкома УТРФ
№ 9 от 24 января 1967 г.**

Слушали заявление старшего механика СРТ «Камбальный» Е. о восстановлении его в очереди на получение квартиры.

Постановили предложить тов. Е. предоставить в базовый комитет справку от врача о невозможности проживания с детьми в квартире по ул. Осипенко, при подтверждении рассмотреть вопрос об ускорении обмена жилплощади.

Слушали заявление радиста плавбазы «Эскимос» тов. Л. о расторжении с ним трудового договора.

Постановили согласиться с решением комиссии по трудовым спорам. Отказать тов. Л. в расторжении трудового договора.

Слушали заявление дублера-радиста БМРТ «Петр Овчинников» тов. С. об оказании ему материальной помощи.

Постановили в связи со сложившимся тяжелым материальным положением оказать материальную помощь тов. С. в сумме 50 руб. из средств базкома.

Слушали заявление матроса парохода «Петр Соловьев» тов. С. об оказании материальной помощи.

Постановили в связи с тем, что тов. С. не является членом профсоюза, в оказании материальной помощи отказать.

Слушали заявление бывшего капитана СРТ «Алупка» тов. Д., уволенного из УТРФ по болезни, об оказании материальной помощи.

Постановили в связи с крайне тяжелым материальным положением оказать материальную помощь в сумме 100 руб. за счет средств фонда предприятия. Бухгалтерии деньги выдать жене Д. Поручить ремонтно-строительному управлению оказать помощь в привозке дров и ремонте печи.

Слушали заявление С. о принятии ее на работу на рыбозавод «Океанский» на должность заведующей клубом.

Постановили принять С. завклубом на рыбозавод «Океанский» с оплатой подставки.

Слушали представление отдела кадров на увольнение из системы УТРФ за прогулы и пьянку на производстве рефмеханика СРТР «Канск» тов. Н.

Постановили дать согласие отделу кадров на увольнение из системы флота за прогулы и пьянку на производстве тов. Н.

Слушали представление отдела кадров об увольнении из системы флота за прогулы боцмана ТРС «Елизово» тов. Я.

Постановили дать согласие отделу кадров на увольнение из системы УТРФ за прогулы тов. Я...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 477, л. 72

**Руководящий состав УТРФ с отделами и службами (всего 375 чел.)
по состоянию на 30 января 1967 г.**

1. Начальник управления Иван Павлович Черниговский, главный инженер Юрий Петрович Бородин.

2. Заместители начальника управления: Георгий Васильевич Мещеряков, Иван Дмитриевич Михальчевский, Алексей Александрович Александров (по кадрам), Иван Федорович Сакун (главный экономист).

3. Производственный — отдел добычи (6 чел.), начальник Александр Гаврилович Пашенко.

4. Производственный — отдел обработки рыбы (6 чел.), начальник Иван Григорьевич Медведев, заместитель начальника Шамиль Ибрагимович Кильдеев.

5. Технический отдел (11 чел.), начальник Семен Давыдович Ярошевский, заместитель начальника Виктор Михайлович Мягков.

6. Планово-экономический отдел (11 чел.), начальник Федор Моисеевич Кондратьев, заместитель начальника Элла Петровна Федотова.

7. Отдел труда и заработной платы (5 чел.), начальник Платон Кобеевич Ичуаидзе, заместитель начальника Зигфрид Петрович Токарев.

8. Отдел кадров (22 чел.), начальник Алексей Александрович Александров, заместитель начальника Геннадий Васильевич Семенов.

9. Второй отдел (4 чел.), начальник Петр Васильевич Якименко.

10. Отдел по технике безопасности (4 чел.), начальник Лазарь Ефимович Гершенович.

11. Отдел связи и электрорадонавигации (9 чел.), начальник Дмитрий Иванович Кузнецов.

12. Служба эксплуатации флота и коммерческая группа (15 чел.), начальник Петр Михайлович Заволипский, заместитель начальника Иван Павлович Прозоров.

13. Лаборатория научной организации труда (22 чел.), начальник Николай Степанович Архипов.

14. Отдел капитального строительства (5 чел.), начальник Валентина Михайловна Киселева.

15. Главная бухгалтерия (54 чел.), главный бухгалтер Михаил Степанович Сукало, заместители главного бухгалтера Вениамин Матвеевич Зеньков и Эльвина Климентьевна Размахина.

16. Финансовый отдел (4 чел.), начальник Рахиль Шлемовна Норкина.

17. Служба мореплавания (11 чел.), начальник Олег Антонинович Заварин, заместитель начальника Александр Андреевич Панов.

18. Кабинет военно-морской подготовки (4 чел.), начальник Николай Сергеевич Яцуков.

19. Механико-судовая службы (33 чел.), начальник Александр Иванович Харичкин, заместители начальника Исаак Иосифович Зельцер и Алексей Андреевич Онищенко.

20. Конструкторское бюро (18 чел.), начальник Василий Михайлович Лущников.

21. Третий сектор (2 чел.), начальник Андрей Александрович Мамаев.

22. Административно-хозяйственный отдел (53 чел.), начальник Иван Максимович Линьков.

23. Претензионно-правовая группа (2 чел.), старший юрисконсульт Александра Тимофеевна Каминская.

24. Химическая лаборатория, заведующая Вера Афанасьевна Молчанова.

25. Студия говорящих писем (2 чел.), инженер Сергей Леонидович Савелов.

24. Методисты по производственной гимнастике (3 чел.)
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 513а, л. 7—9

«Браслав» — вперед

БМРТ «Браслав» (по радио). Наш экипаж в этом году занимает первенство в соревновании среди рыбаков морозильных траулеров Дальневосточного бассейна. Сейчас на его счету 18 300 ц камбалы. Мы боремся за то, чтобы ко дню выборов в Советы выполнить план первого квартала — дать к 12 марта 40 500 ц. Задача эта не из легких, но промысловики полны решимости с честью справиться с нею.

Немалая заслуга в успехе коллектива капитана-директора Н. В. Сотникова. Большой опыт, знание района промысла позволяют брать стабильные уловы. Н. В. Сотникова можно видеть на мостике в любое время суток. Часто заходит он в завод, в столовую. И там, где он, всегда весело. Одному скажет ободряющее слово, другому посоветует, как лучше выполнить ту или иную операцию.

Хорошо работают старший помощник т. Бородовский, второй помощник т. Критинин, матросы-обработчики, которые в сутки выпускают мороженой продукции 50—55 т, соблюдая все требования технологии.

Добросовестно трудятся все члены экипажа. Но хочется отметить лучших: бригаду мастера т. Ковака, траловую вахту т. Дюбины, которым вручен переходящий Красный вымпел. В помощь матросам-обработчикам организована подвахта, в которой участвуют все члены машинной и палубной команд.

Сейчас на судне началась подготовка к выборам. Создан агитпункт, утверждены агитаторы, избрана участковая избирательная комиссия, в которую вошли передовики производства. Для избирателей — членов экипажа — читаются лекции, доклады. Недавно старший механик т. Картожинский прочитал лекцию «О жизни и деятельности Я. М. Свердлова», В. В. Герт подготовил лекцию «Мировое коммунистическое движение на современном этапе», Е. И. Кипелов — «Международное значение строительства коммунизма в СССР».

У нас есть просьба к партийному и базовому комитетам УТРФ. Надо как-то организовать регулярную доставку почты в наш район промысла. Последние газеты получены за 25 декабря, тогда как суда в наш район приходят часто. Нам кажется, что есть все возможности базовому решить такой вопрос, как доставка обменного фонда кинофильмов и книг. Хочется верить, что наша просьба будет выполнена.

И. Мещеряков, первый помощник капитана
Камчатская правда, 3 февраля 1967 г., № 29

Приказ по УТРФ № 122 от 10 февраля 1967 г. «О результатах инспекторских осмотров судов за 1966 г.»

Согласно приказу № 21 МРХ СССР от 25 января 1966 г., специальной комиссией из работников служб управления производились инспекторские осмотры судов, назначением которых было выявление технического состояния судов, выполнение правил технической эксплуатации и устава флота судовыми экипажами.

В течение 1966 г. комиссией проверено 71 судно. Согласно актам инспекторских осмотров, в хорошем техническом состоянии найдено 27 судов. Остальные суда были найдены в удовлетворительном техническом состоянии. По итогам инспекторских осмотров, а также выполнения годовых планов наилучших результатов добились экипажи следующих судов:

— БМРТ «Ительмен», капитан Писаревский Б. Н., старший механик Окроперидзе Г. И.;

— БМРТ «Узбекистан», капитан Гаврилов А. Г., старший механик Иванцов Г. М.;

— танкер «Максим Горький», капитан Небера В. Н., старший механик Романов В. Д.;

— плавбаза «Ламут», капитан Пермяков В. И., старший механик Корж А. А.;

— плавбаза «Чукотка», капитан Янсон А. Р., старший механик Трякин Н. М.;

— СРТР «Андрей Николаев», капитан Чанцев Б. П., старший механик Клыпин Ю. Н.;

— СРТ «Крутогорово», капитан Зайченко А. И., старший механик Прошкин С. И.;

— СРТ «Валерий Быковский», капитан Яроцкий П. И., старший механик Дризлов Ю. П.

Наряду с хорошим техническим состоянием и выполнением ПТЭ имеют место случаи плохой технической эксплуатации судов:

— СРТ «Северянин», капитан Слепых А. Г., старший механик Петренко В. И.;

— ТРС «Тиличики», капитан Полторанин В. Я., старший механик Шарапов А. К.;

— ТР «Медведица», капитан Демихов В. А., старший механик Иванец З. Ф.

Для поощрения экипажей судов, которые добились хороших результатов по техническому состоянию судов, экономии горюче-смазочных материалов и сокращения стоимости ремонта за счет улучшения технической эксплуатации, приказываю:

1. Наградить почетными грамотами экипажи следующих судов: БМРТ «Ительмен», «Узбекистан», плавбаз «Ламут», «Чукотка», танкера «Максим Горький», СРТР «Андрей Николаев», СРТ «Крутогорово», «Валерий Быковский».

2. Объявить благодарность:

Писаревскому Е. Н., капитану-директору БМРТ «Ительмен».

Окропидзе Г. И. старшему механику БМРТ «Ительмен».

Рыбачуку Н. М., электромеханику БМРТ «Ительмен».

Годованцеву И. К., второму помощнику капитана БМРТ «Узбекистан».

Егорову Ю. И., гидроакустику БМРТ «Узбекистан».

Маликову В. В., рефрижераторному механику БМРТ «Узбекистан».

Небера В. Н., капитану танкера «Максим Горький».

Романову В. Д., старшему механику танкера «Максим Горький».

Пермякову В. И., капитану-директору плавбазы «Ламут».

Ромашкину Ю. И., старшему помощнику капитана плавбазы «Ламут».

Новикову Ю. В., второму механику плавбазы «Ламут».

Янсону А. Р., капитану-директору плавбазы «Чукотка».

Трякину Н. М., старшему механику плавбазы «Чукотка».

Екимову Ю. И., старшему помощнику капитана плавбазы «Чукотка».

Иванику Г. Л., электромеханику плавбазы «Чукотка».

Чанцеву Б. П., капитану СРТР «Андрей Николаев».

Клышину Ю. Н., старшему механику СРТР «Андрей Николаев».

Ломовцеву А., второму механику СРТР «Андрей Николаев».

Прошкину С. Н., старшему механику СРТ «Крутогорово».

Пинчуку А. С., старшему помощнику капитана СРТ «Крутогорово».

Дризлову Ю. П., старшему механику СРТ «Валерий Быковский».

Трешкову Н. И., старшему помощнику капитана СРТ «Валерий Быковский».

3. Наградить почетными грамотами:

Эцина Б. Н., третий помощник капитана БМРТ «Ительмен».

Акоева Б. С., второго механика БМРТ «Ительмен».

Гулай В. С., рефмеханика БМРТ «Ительмен».

Иванцова Г. М., старшего механика БМРТ «Узбекистан».

Крупина Л. А., электромеханика БМРТ «Узбекистан».

Бикмухамедова А. И., второго механика БМРТ «Узбекистан».
Серопол В. Д., старшего помощника капитана танкера «Максим Горький».
Лощилова П. И., начальника радиостанции танкера «Максим Горький».
Волгина Б. И., начальника радиостанции плавбазы «Ламут».
Позднякова И. П., электрика плавбазы «Ламут».
Дубинина И. В., третьего механика плавбазы «Ламут».
Буркина А. К., начальника радиостанции плавбазы «Чукотка».
Глинского М. К., третьего механика плавбазы «Чукотка».
Моисеева М. И., рефмеханика плавбазы «Чукотка».
Боковина Э. Г., старшего помощника капитана СРТР «Андрей Николоаев».

Бекетова В. И., третьего помощника капитана СРТР «Андрей Николоаев».
Зайченко А. И., капитана СРТ «Крутогорово».
Неделько Б. А., начальника радиостанции СРТ «Крутогорово».
Камышного И. С., электрика СРТ «Крутогорово».
Яроцкого П. И., капитана СРТ «Валерий Быковский».
Терепенко А. И., электромеханика СРТ «Валерий Быковский».

4. Капитанам судов, указанных в настоящем приказе, поощрить по судну членов экипажа, не упомянутых в данном приказе, которые наиболее активно способствовали грамотной технической эксплуатации судна.

5. За активное содействие и оказание практической помощи судовым экипажам в грамотной технической эксплуатации судов объявить благодарность: Сикритову А. М., флагманскому механику, Белоусову П. П., флагманскому механику, Панову А. А., капитану-наставнику, Резникову Л. Я., главному штурману, Шалашову А. Д., старшему инженеру отдела связи.

6. АХО настоящий приказ довести до сведения всех служб управления и личного состава флота.

Начальник УТРФ П. Анода

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 515, л. 38—41

Невеселые сюрпризы

Экипаж СРТ «Камбалный» в 1966 г. успешно справился со своим планом и обязательствами. При плане 20 950 ц выловлено более 25 000 ц камбалы, окуня, серебристого хека. Рыбаки под руководством капитана Геннадия Александровича Кренделя добыли более 7 000 ц хека.

Все это стоило нам большого труда, так как сдача хека представляет собой известную трудность. Так, например, 7 августа на рефрижераторе «Волчанск» отказались принимать рыбу, взятую шесть часов назад, мотивируя отказ тем, что она имеет запах. Пришлось выкинуть за борт более 250 ц хека. Подобные случаи повторялись при сдаче хека на рефрижераторы № 5 и № 12. Об этом знал главный технолог экспедиции, знали все, кому по долгу службы следовало сделать все, чтобы каждый центнер выловленной рыбы пошел на пользу. Но все осталось по-прежнему. Есть опасения, что подобная ситуация повторится в нынешнем году. Таким образом, обеспечение нормального приема хека — крупнейший резерв рыбаков.

Еще больших уловов хека можно достичь, если все промысловые суда будут оснащены разноглубинными тралами. Как показала практика, этот трал способен на многое.

Несколько слов о снабжении. Заявкой мы запросили прислать всасывающие клапаны топливных насосов для 400-сильного двигателя. В октябре подошел теплоход «Холмск». Взяли с него ящики, адресованные нам, вскрываем один, а в нем лежат... всасывающие клапаны цилиндрических втулок, которые мы не запрашивали. Может быть, кто внесет рацпредложение, как вставить этот клапан в топливный насос? Подобные ошибки не единичны. Район дальний, и уж если снабженцы взялись выполнить заявку, то рыбаки должны быть уверены, что получают «автомобиль, а не телегу».

Хочется отметить хорошую работу старпома Владимира Николаевича Лысенко, второго механика Алексея Алексеевича Кудича, моториста Михаила Попова, радиста Вилорда Герцога, тралового мастера Вадима Мартышева, помощника тралмастера Геннадия Ветрова и многих других, чей труд обеспечил перевыполнение плана.

В. Критинин, старший механик СРТ «Камбальный»
За высокие уловы, 15 февраля 1967 г., № 20

Приказ по УТРФ № 147 от 17 февраля 1967 г. «О поощрении мастера-наставника по добыче Серостанова П. С. за хорошую работу на промысле»

Серостанов Петр Степанович, находясь на промысле в Охотской минтаевой экспедиции, не только оказывает практическую помощь нашим судам в правильном вооружении орудий лова, но и оказывает товарищескую помощь судам других управлений. Так, 8—10 февраля он помог в устранении дефектов вооружения трала на траулере «Давыдов», у которого не ладилось с добычей, после чего судно стало брать хорошие уловы.

На основании изложенного приказываю: 1. Учитывая добросовестное отношение к своим обязанностям и товарищескую помощь другим судам, мастеру-наставнику Серостанову П. С. объявить благодарность с занесением в личное дело. 2. Административно-хозяйственному отделу данный приказ довести до сведения отдела кадров, всего флота.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 515, л. 83

Растет семья богатырей

К причалу рыбного порта ошвартовался новый БМРТ «Алексей Махалин». Траловый флот пополнился еще одним промысловым богатырем. Теперь их тринадцать.

Встретить судно собрались те, кому предстоит открыть счет новым тысячам центнеров рыбы.

— Словно пассажирское судно встречают, — шутит кто-то из моряков на борту траулера.

Оно и понятно. Для доброй сотни рыбаков этот корабль станет родным домом.

— Сорок три дня длилось наше путешествие из Николаева в Петропавловск, — рассказывает капитан перегона Арон Леопольдович Зак. — Побывали в Порт-Саиде, Сингапуре. Словом, за эти дни видели и жаркое лето, и морозную зиму.

Арон Леопольдович — опытный моряк. Почти двадцать лет перегоняет он рыбацкие суда. В июле прошлого года он ввел в Авачинскую губу БМРТ «XV съезд ВЛКСМ».

Дружно поработал на перегоне экипаж. Особенно отличились матросы Щупка, Ерема, Шевчук. Коммунист Николай Щупка сейчас передает свое хозяйство. Много хлопот и у нового капитана-директора Виктора Павловича Губанова. Он принимает судно у Арона Леопольдовича. Еще совсем недавно коммунист Губанов был старшим помощником на БМРТ «Трудовые резервы».

— Экипаж в основном уже подобран, — говорит Виктор Павлович. — Дней через пятнадцать уйдем на промысел в дальний район.

Без устали хлопочет на судне старший помощник Армо Аршамович Амирбекян.

— Вот это корабль! — говорит прославленный капитан «Германа Титова», — лебедь, настоящий лебедь!

Ну что ж! Пожелаем большому кораблю большого плавания!

В. Плочкин

Камчатская правда, 22 февраля 1967 г., № 45

Высокая цена «Леща»

До камбальной банки в Бристольском заливе оставалось пройти считанные мили. СРТР «Лещ», зарываясь в крутую океанскую волну, совершал переход в Бристоль. На судне все шло своим чередом. Исправно неслась вахта. Корабельные затейники готовили экипажу торжественную встречу 1967-го года.

Капитан Юрий Константинович Гречушкин отдал распоряжение готовиться к тралению.

— Юрий Константинович, в трюмах вода! — встревожено доложил капитану боцман.

Разошелся сварной шов. Немедленно были пущены в ход все средства для откачки воды. Теперь рыбакам было не до торжества. Работал весь экипаж. Наконец пробоина была заделана. После почти пятнадцатидневных переговоров Гречушкину дали «добро» на продолжение лова.

Это один из эпизодов нелегкого рыбацкого труда. «Лещ» двенадцать месяцев находился на промысле.

— Всякое бывало, — закончил рассказ Юрий Андреевич Авдейков. — Только рыбакам, наверное, известно то особое чувство радости встречи с родным городом после тяжелых долгих месяцев труда на море.

Почти три года плавает Юрий Андреевич на «Леще», и ему хорошо известны удачи и просчеты экипажа. А удач у рыбаков немало. В прошлом году, например, коллектив при плане 16 100 выловил 31 500 ц.

В кают-компаниях судна на видном месте висят социалистические обязательства экипажа. К 50-летию советской власти он решил выполнить план первых трех лет пятилетки. План 1967 г. — 19 100 ц, а на счету у «Леща» уже 13 504 ц добытой рыбы. Это 129,9 % квартального задания.

— Наш экипаж был вызван на социалистическое соревнование рыбаками СРТ «40 лет ВЛКСМ». Неудобно хвастаться, но когда мы уходили из района лова в ремонт, «Лещ» оставил соперников далеко позади, — говорит старпом.

С большим удовольствием рассказывает Юрий Андреевич о том, как работали на промысле тралмастер Михаил Иванович Хохлов, боцман Василий Ильич Крецул, матрос Владимир Малеев, рефмеханик Владимир Трофимович Медведев, матрос Анатолий Воронов.

Судно становится в ремонт. Много хлопот сейчас у старшего механика Геннадия Дмитриевича Жилы и электромеханика Виталия Петровича Шкурова. Надо подготовить свое хозяйство к ремонту.

— Будем работать всем экипажем. Ребята горят желанием скорее выйти в море, чтобы сдержать слово — выполнить к юбилею Октября три годовых плана, — говорит старший механик.

П. Васильев

Камчатская правда, 29 марта 1967 г., № 74

Приказ по УТРФ № 275 от 3 апреля 1967 г. «О поощрении личного состава БМРТ “Петр Овчинников” за хорошее техническое содержание судна на промысле»

27 марта 1967 г. после пятимесячного нахождения на промысле в порт возвратился БМРТ «Петр Овчинников» (капитан-директор т. Проценко Н. С.). Проверкой технического состояния судна комиссией УТРФ под председательством главного инженера т. Филимошина Н. В. отмечается хорошее техническое состояние судна, как отдельных узлов и механизмов, так и судна в целом.

Организация службы на судне поставлена строго в соответствии с уставом службы на судах флота рыбной промышленности. Вся судовая документация ведется аккуратно и своевременно. Все палубные механизмы, главная палуба и надстройки судна окрашены, спасательные устройства для спуска шлюпок содержатся в хорошем техническом состоянии.

По поддержанию судна в исправном техническом состоянии проделана большая работа как палубной, так и машинной командами под руководством старшего штурмана Колесникова А. Е. и второго механика Можара В. И. Капитан-директор т. Проценко Н. С. умело сочетал работы по поддержанию судна в хорошем техническом состоянии с промыслом, добился хороших показателей по вылову рыбы.

На основании вышеизложенного приказываю:

1. Капитану-директору БМРТ «Петр Овчинников» т. Проценко Н. С. за хорошее техническое содержание судна объявить благодарность.

2. Старшему штурману БМРТ «Петр Овчинников» т. Колесникову А. Е., старшему механику Смаглий Ю. Н., второму механику Можара В. И., электромеханику Комиссарову В. А., рефмеханику Скрыль В. Ф. объявить благодарность.

3. Капитану-директору БМРТ «Петр Овчинников» т. Проценко Н. С. приказом по судну отметить хорошую работу лучших людей судна.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 517, л. 12

Первый рейс — первая победа

Кажется, совсем недавно горожане приходили смотреть на новый, сверкающий нетронутой белизной корабль и читали на борту — «Петр Овчинников». Сейчас БМРТ «Петр Овчинников» снова в порту. Той белизны нет. Краска на бортах кое-где сошла. Это не удивительно.

Позади тысячи миль, пять с половиной месяцев промысла, 75 тысяч центнеров добытой рыбы. Экипаж БМРТ «Петр Овчинников» завершил свой первый рейс. И его результат, пожалуй, лучший среди всех первых рейсов других БМРТ по количеству выловленной рыбы. Рейсовое задание составляло 47 тысяч центнеров рыбы. Первую свою рыбу экипаж поднял 18 октября у острова Уналашка. Здесь же были подняты последние центнеры.

Капитан Н. Проценко и старший механик Ю. Смаглий рассказывают, что рыбаки поверили в судно, в коллектив, в его способность ловить. Об этом говорит и такое обстоятельство — люди не уходят с судна.

Коллективизм и инициатива — вот что установилось на судне сразу же и что не нарушалось в течение всего рейса. Это и помогло войти в хороший ритм и не отставать от признанных лидеров. Экипаж молод, средний возраст рыбаков «Петра Овчинникова» — двадцать шесть лет.

На добычу всей рыбы потрачено всего восемь тралов. По нормам одним тралом надо выловить четыре с половиной тысячи центнеров рыбы. На судне выловлено в два раза больше. В этом — лучшее свидетельство результативности работы штурманов и траловых вахт.

Капитан Николай Сергеевич Проценко впервые вышел на БМРТ капитаном-директором. До этого он был старшим помощником на «Кубе». Из судоводителей лишь В. Будяк, второй штурман, ловил рыбу на БМРТ. Среди механиков также никто не работал на БМРТ. Поэтому — занятия и занятия. Механики осваивали многочисленные механизмы. Штурманы изучали опыт известных добытчиков. Все это помогло. Так, например, третий помощник капитана Ю. Шульга стал неплохим добытчиком.

В прошлом году было дано 489 тысяч рублей прибыли при плане 343 тысячи.

Сейчас судно стоит у «Фрезы». Ремонт будут вести работники плавзавода «Фреза» и экипаж, который многие механизмы восстановит своими руками.

Л. Леонидов

Камчатская правда, апрель 1967 г.

Приказ по УТРФ № 281 от 5 апреля 1967 г. «О премировании старейших работников флота»

В связи с выделением транспортного флота в самостоятельное управление, за долголетнюю и безупречную работу во флоте со дня его организации премировать из средств фонда предприятия в сумме 100 руб.:

1. Пронина С. И. — старшего морского инспектора.
2. Чернявского Е. И. — капитана-наставника.
3. Желудкова А. П. — группового механика.
4. Скиндера А. А. — инженера отдела связи.
5. Мамонтова А. Е. — группового механика.

Заместитель начальника УТРФ

Г. Мещеряков

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 517, л. 23

Приказ по УТРФ № 302 от 10 апреля 1967 г.

10 апреля 1967 г. приступил к исполнению обязанностей начальника Управления тралового и рефрижераторного флота. Основание: приказ по КРП № 20 от 7 апреля 1967 г.

Начальник УТРФ *И. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 517, л. 69

**Рейсовое задание капитану СРТМ № 8-414 В. А. Васильеву,
10 июня 1967 г.**

Согласно плану поисковых работ вам необходимо выйти в очередной рейс на поиски пищевых рыб (окуня, угольной, палтуса и т. п.) в район юго-восточного побережья Камчатки и Северных Курильских островов с последующим переходом с 10 июля на поиски сайры в этом же районе.

Срок рейса: с 16 июня по 1 октября 1967 г.

Задачи рейса: оперативная разведка промысловых скоплений пищевых рыб на свалах глубин от 100 до 500 м, тщательное обследование районов с промысловыми скоплениями рыбы и дача рекомендаций промысловому флоту. Одновременно с поисками вам следует выполнить весь комплекс работ, предусмотренных инструкцией. Во время поисковых работ на пищевых породах необходимо производить не менее трех тралений, проводить метеонаблюдения, делать гидрологические станции в местах тралений, производить биологические анализы уловов. Уловы контрольных тралений по возможности обрабатывать и замораживать.

С переходом на поиски сайры вам предстоит задача — разведка сайры — определить подходы сайры к Северным Курильским островам и юго-восточному побережью Камчатки, в зависимости от температурного режима воды установить границы подхода, плотность концентраций, время обитания, определить период возможного промысла флотом, дать рекомендации по возможному вылову.

Одновременно с гидроакустическими поисками и контрольными спусками ловушки вам следует также ежедневно производить метеонаблюдения, измерять температуру воды по горизонтам, выполнить весь комплекс работ согласно инструкции, проводить ихтиологические работы — определять размерный состав сайры, стадию половозрелости, степень наполнения желудков, состав пищи в желудках, жирность.

Все материалы наблюдений фиксировать в дневнике и промысловом журнале. В течение всего рейса замораживать, сдавать на приемо-обработывающие базы.

О результатах поисковых работ ежедневно информируйте промразведки Камчатрыбпрома, Приморрыбпрома, Сахалинрыбпрома, Дальрыбу, перспективную разведку ТИНРО, УТРФ, Камчатрыбколхозсоюз, Камчатское отделение ТИНРО. Также необходимо давать подробную информацию по поискам за каждую декаду.

Для выполнения рейсового задания необходимо иметь на борту: 1) комплект сайрового оборудования и промснаряжения, 2) комплект тралового вооружения из расчета на два 27,1-метровых трала, 3) термометры поверхностные — 2 шт., 4) термометры глубоководные — 3 шт., 5) оправы для поверхностных термометров — 1 шт., 6) рамы опрокидывающиеся — 2 шт.

За время рейса экипажу СРТМ № 8-414 гарантируется оплата труда согласно существующему положению об оплате труда экипажам поисковых судов.

По возвращении из рейса в шестидневный срок представить подробный письменный отчет о проделанной работе с выводами и предложениями для промышленности.

Начальник промразведки КРП *Е. Орел*
ГАКЖ, ф. Р-275, оп. 4, д. 482, л. 68—69

«Чукотка» снова в строю

Дальневосточный рыбпромысловый бассейн располагает всего четырьмя крупнотоннажными сельдяными плавбазами, две из которых — «Чукотка» и «Советская Камчатка» — принадлежат Управлению тралового флота Камчатрыбпрома. И поэтому выход из строя хотя бы одной из плавбаз крайне неблагоприятно отражается на темпах транспортировки или обработки рыбы. Но, как говорят в народе, «в море всякое случается».

Так было в одну из апрельских ночей этого года, когда из суровых северных широт Тихого океана капитан плавбазы «Чукотка» послал в адрес УТРФ радиogramму: «Обнаружена сильная вибрация линии вала правого

борта». Когда было установлено, что поврежден гребной винт, встала сложная техническая проблема: куда следовать судну, имеющему полные трюмы рыбопродукции — в близлежащий Петропавловск или в порт назначения Владивосток?

Посоветовавшись, работники служб судоремонта и технической эксплуатации флота Камчатрыбпрома и Дальрыбы решили — разрешить переход плавбазы во Владивосток. Это диктовалось еще тем, что если выполнение работ по замене гребного винта и линии вала потребует докования, то его способны выполнить только судоремонтные предприятия Владивостока или Находки. Если же придется выполнять эти работы на плаву, то во Владивостоке расположен экспедиционный отряд аварийно-спасательных и подводно-технических работ Дальневосточного пароходства, располагающий необходимым оборудованием для выполнения сложных судоремонтных работ под водой.

Пока судно было на переходе, Камчатрыбпром в сжатые сроки согласовал с Камчатской инспекцией Регистра СССР возможность выполнения ремонта гребного винта на плаву путем обрезки поврежденных участков лопастей с обязательным оголением винта. Ремонт в оголенном состоянии гораздо проще, чем под водой. Каждому моряку и судоремонтнику известно, насколько сложна дифферентовка судна, которая потребовала бы после разгрузки не менее десяти суток, учитывая время на подготовку. Грозил длительный вывод судна из эксплуатации, потеря нескольких десятков тысяч рублей, чего допустить было нельзя.

Долго думали над тем, нельзя ли упростить ремонт гребного винта, групповой механик Камчатского моргентства УТРФ во Владивостоке т. Миронов, начальник группы экспедиционного отряда аварийно-спасательных работ т. Кудрявцев с корабельным инженером т. Переломовым. И все же они решили сделать это под водой, во время разгрузки судна во Владивостокском рыбном порту. Тем самым исключались потери лишнего времени на разгрузку и дифферентовку. Для обеспечения высокого качества работ по равномерной и одинаковой обрезке лопастей было предложено сконструированное ими приспособление.

И когда высококвалифицированный судоремонтник С. П. Миронов, пользующийся большим авторитетом, пришел в отдел судоремонта и технической эксплуатации флота Дальрыбы, его идее без задержки была дана «путевка в жизнь». Четверо суток, с 16 по 20 мая, квалифицированные водолазы экспедиционного отряда под руководством старшины т. Башарова боролись за скорейший ввод камчатской плавбазы в строй. Боролись и победили.

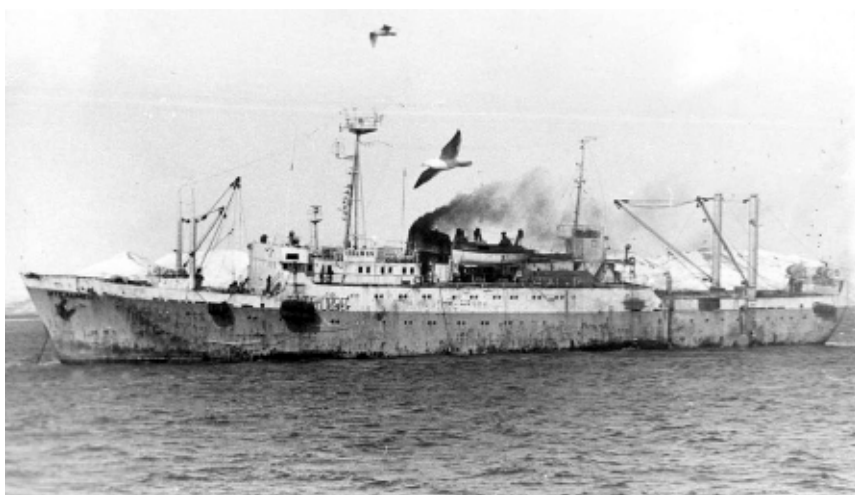
Сейчас все позади. На днях плавбаза снова выйдет в северные широты Тихого океана для выполнения взятых социалистических обязательств в честь 50-летия советской власти. Экипаж от души благодарил тех, кто своим творческим отношением к делу осуществил сложный ремонт гребного винта крупнотоннажного судна под водой, в сжатые сроки.

Ф. Гарнцев

Камчатская правда, 4 июня 1967 г., № 129



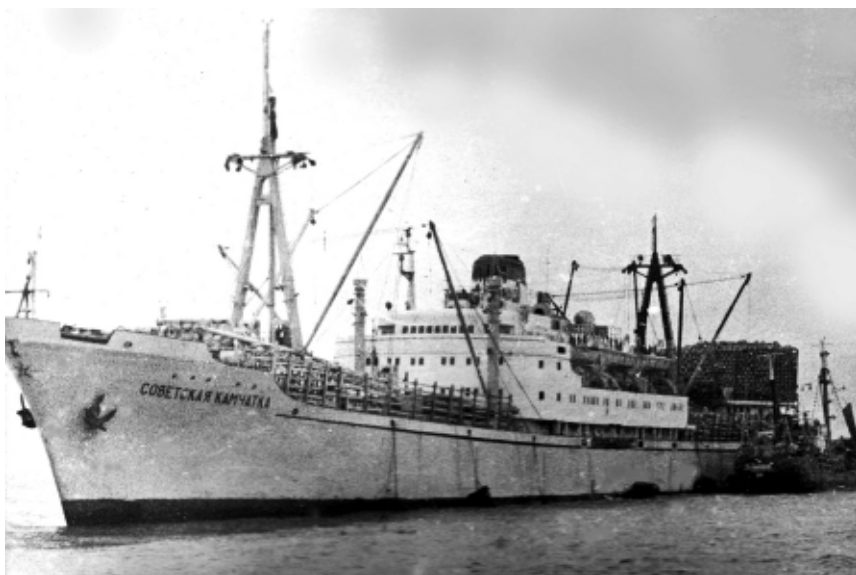
Большой траулер на рейде Петропавловска
(из фондов ККОМ)



БМРТ «Ительмен»



Плавбаза «Чукотка» принимает улов у средних траулеров



Плавбаза «Советская Камчатка» в экспедиции

Приказ по УТРФ № 553 от 12 июля 1967 г. «Об исключении судов типа СРТ постройки 1951—1952 гг.»

Письмом от 9 апреля 1966 г. МРХ СССР запрещено производить затраты на капитальный ремонт судов в размерах, превышающих их первоначальную стоимость. Коллегия Дальрыбы 9 октября 1965 г. своим постановлением решила нецелесообразным проведение больших капитальных ремонтов судам типа СРТ, а после 10—12 лет эксплуатации проводить малый капитальный ремонт с последующим проведением текущих и поддерживающих ремонтов. Коллегия постановила, что суда типа СРТ могут быть списаны с баланса судовладельца через 16 лет их эксплуатации.

На балансе УТРФ находятся на 1 мая 1967 г. 16 судов типа СРТ постройки ГДР 1951—1952 гг. Все эти суда являются морально устаревшими и имеют большой физический износ. Ориентировочная стоимость составляет 450—500 тыс. руб.

На основании вышеизложенного приказываю:

1. Начальнику МСС УТРФ тов. Харичкину А. И. исключить из системы планово-предупредительных ремонтов следующие суда: 1) СРТ «Беркут», 2) «Красное знамя», 3) «Север», 4) «Кречет», 5) «Рыбак», 6) «Алупка», 7) «Кавран», 8) «Крузенштерн», 9) «Камчадал», 10) «Портовик», 11) «Полярник», 12) «Пикша», 13) «Академик Книпович», 14) «Алушта», 15) «Сокол».

Перечисленным судам производить только поддерживающие ремонты с минимальными затратами.

2. И. о начальника технического отдела тов. Аржаеву Н. Г. подготовить в срок до 15 ноября акты на списание судов согласно прилагаемому графику.

График списания судов типа СРТ постройки ГДР 1951—1952 гг.

1967 г.: 1) СРТ «Беркут», 2) «Красное знамя», 3) «Север», 4) «Кречет», 5) «Рыбак», 6) «Алупка».

1968 г.: 1) «Кавран», 2) «Крузенштерн», 3) «Камчадал», 4) «Портовик», 5) «Полярник».

1969 г.: 1) «Пикша», 2) «Академик Книпович», 3) «Алушта», 4) «Сокол».

Начальник УТРФ И. Черниговский

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 520, л. 43—45

Обрученные морем

В отделе кадров флота разговор был недолгим. Инспектор, пошеледев страницами личного дела, посмотрел на Валентину Кравченко.

— Дневальные нам нужны, — сказал он и стал листать бумаги, подписывая судно.

— Если можно, то направьте на «Опалу». Муж у меня там, Кравченко.

— Что ж, можно и на «Опалу», — проговорил инспектор и дал ей направление.

И вот транспортное судно, на палубе которого находится Валентина, идет в район промысла. В синей дымке просматриваются Алеутские острова. Здесь, в этом районе, опалинцы обнаружили богатые скопления рыбы и берут неплохие уловы.

От капитана-директора Валентина узнала, что дневальные на «Опале» не нужны, все штаты заняты.

— На других БМРТ, они недалеко от нас работают, требуются дневальные, а мы испытываем недостаток только в обработчиках, — сказал капитан.

Но Валентина стояла на своем: «Согласна обработчицей...»

Не ожидая подобного поворота разговора, капитан с удивлением посмотрел на женщину и пожал плечами. Он вообще был сторонником того, чтобы принимать на судно только мужчин, с ними надежнее и спокойнее, а тут... женщина, да еще просится в рыбозавод, в самое пекло, где не каждый выдерживает нагрузку, особенно во время больших тралений.

— Если решите идти дневальной, дайте мне знать, я позабочусь насчет другого судна, — сказал капитан и ушел.

Валентина спустилась в рыбозавод. Там среди шума транспортеров и станков увидела в забрызганных робах занятых делом людей и как-то растерялась. Ее определили на шкерку рыбы в одну смену с мужем. Самыми трудными были первые дни. Шесть через шесть — таков темп работы на БМРТ. Усталая приходила она после вахты в каюту. От напряжения непослушными становились руки, болела спина. Иногда ей казалось, что нервы вот-вот не выдержат, и тогда придется воспользоваться советом капитана, но каждый раз обрывала себя. «Показать свою слабость никогда не поздно. Другие же выдерживают», — решила она.

На Камчатке Валентина с 1962 г. Приехала сюда из Горького, где прошли ее детство, юность. Просто хотелось больше повидать. Еще с детства этот край представлялся ей каким-то таинственным, романтическим. Приехала, пошла на суда флота. В море встретила свою любовь... В Горьком у ее родителей растет их сын, большой уже стал. Они часто пишут сыну о неведомом ему море...

Постепенно и она втягивалась в эту нелегкую работу. С каждой сменой послушнее становился шкерочный нож, и Валентина приравнивалась не отставать от других. А потом ей присвоили второй класс. Эта была победа. Имя Валентины называлось вслед за Анатолием, когда отмечались лучшие работники судна. Но вскоре ушел на пенсию шеф-повар Степан Андреевич Мороз, большой мастер своего дела. Первый помощник капитана Сергей Николаевич Скорлыгин пригласил в каюту Валентину Кравченко и объяснил ей обстановку.

— Пока будем делать запрос в кадры, а мы далеко от порта, экипаж кормить нужно, — сказал он.

— Но я работала на «Ламуте» всего лишь камбузницей, а поваром не приходилось.

— Но в рыбозаводе тебе тоже не приходилось, а ведь получилось неплохо. Правда, здесь сложнее, но я уверен: справишься, — заключил Скорлыгин.

В разговоре с первым помощником Валентина не сказала, что, работая камбузницей, она внимательно следила за тем, как правильно готовить первые и вторые блюда, еще тогда она не раз читала книгу по приготовлению пищи, которая, кстати сказать, была с нею и на этот раз.

— А ты не расстраивайся, не боги горшки обжигают, — увидев опечаленную Валентину, сказала Рая Пшедотюк, заменившая шеф-повара. — Чем могу — помогу.

И сразу стала ей рассказывать, как готовить котлеты, гуляши, плов и другие блюда, какие специи и в каком количестве следует добавлять.

Так Валентина освоила новую профессию, а после и выпекать хлеб научилась. Последнее больше ей пришлось по душе, и ее утвердили пекарем.

Анатолий Кравченко, муж Валентины, трудится на «Опале» более трех лет. Он в совершенстве овладел искусством шкерщика, резчика и выбивщика. Как лучший производственник, Анатолий в этом году избран членом группы народного контроля. Именно на этом участке с особой широтой раскрылся его принципиальный характер. Контролерам до всего дело. Они держали в поле зрения вопросы качества выпуска продукции, вскрывали недостатки и требовали их устранения, выискивали резервы для повышения производительности труда, а также вели борьбу с теми, кто недобросовестно относился к своим обязанностям.

Самые достойные моряки в Ленинские дни были приняты кандидатами в члены КПСС. Среди них — Анатолий Кравченко.

Нет, океан не только разлучает моряков с родными, близкими и знакомыми, но и соединяет сердца тех, кто избрал один и тот же путь в жизни. Так получилось у Валентины и Анатолия Кравченко. Им есть чем гордиться.

Г. Иноземцев

За высокие уловы, 23 июля 1967 г., № 86

Приказ по УТРФ № 607 от 28 июля 1967 г. «О поощрении экипажа плавбазы “Чукотка”»

1. Плавбаза «Чукотка» с 18 по 25 июня 1967 г. производила буксировку траулера «Кишинева» из Петропавловска в Находку для сдачи Вторчермету. В связи с плохим состоянием корпуса траулера «Кишинева» экипаж плавбазы «Чукотка» приложил много усилий и стараний в подготовке, произвел безаварийную буксировку. В связи с намечаемой буксировкой траулера «Кишинева» буксиром сторонней организации управлением сэкономлено 45 тыс. руб. на выплате фрахта.

2. Плавбаза «Чукотка» одиннадцать месяцев работает без ремонта, в хорошем техническом состоянии, в результате в июле 1967 г. судно предъявлено Регистру без вывода из эксплуатации, получены документы на годность плавания до июля 1968 г. В продлении эксплуатационного времени судна есть большая заслуга экипажа.

Приказываю: за успешную буксировку траулера «Кишинева» и хорошую эксплуатацию судна объявить благодарность: капитану-директору

тов. Екимову Ю. И., старшему помощнику капитана тов. Небера В. М., старшему механику тов. Трякину Н. М., второму механику тов. Желтову С. И.

Остальных членов судоэкипажа плавбазы «Чукотка» поощрить приказом по судну...

Начальник УТРФ П. Черниговский

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 520, л. 139

Слово ровесника Октября

Борт плавбазы «Орочон» (по радио). Коллектив плавбазы включился в соревнование в честь 50-летия советской власти. Этот праздник имеет особый смысл в жизни экипажа. Их корабль — ровесник Великого Октября. На судне многое делается, чтобы встретить великую годовщину большим трудовым подарком.

Принимая вызов плавбазы «Эскимос», орочонцы дали слово: принять и обработать не менее 73 тыс. ц минтая, 36 тыс. ц сельди, сверх двух годовых планов пятилетки выпустить не менее 25 тыс. ц готовой продукции, повысить сортность ее на 2 %, снизить себестоимость продукции на 5 %, на столько же повысить производительность труда. В целях улучшения вкусовых качеств и товарного вида рыбопродукции будет организован сбор естественных тузлуков. Применение их даст возможность сэкономить 100 т соли.

За счет экономии заливной бочкотары, инвентаря и материалов, снижения себестоимости, повышения качества продукции и роста производительности труда, а также перевыполнения задания по приему и обработке сырца экипаж плавбазы даст сверхплановой прибыли четверть миллиона рублей. Вклад машинной команды в эти миллионы — двухпроцентная экономия горюче-смазочных материалов, обеспечение безупречной работы судовых двигателей и технологического оборудования. Так сформулирован их пункт в общесудовом обязательстве. В целях ускорения обработки траулеров под сдачей сырца стоянка каждого из них будет сокращена на три часа. Решено подготовить троих матросов 1-го класса и четырех кочегаров 1-го класса.

А. Гимильштейн, капитан-директор.

Ю. Кадушкин, первый помощник капитана.

К. Коллегов, председкома

За высокие уловы, 9 августа 1967 г., № 93

Впереди большое плавание

Вот и закончился еще один рейс. Второй рейс БМРТ «XV съезд ВЛКСМ». Его трудовая биография началась в мае прошлого года, когда судно сошло со стапелей Николаевской судовой верфи. Памятен экипажу БМРТ первый рейс в район 37-й параллели. Напряженное было время. Более двух месяцев приспособлялась машинная команда к капризному норову еще не «обкатанных» механизмов.

— Как же протекал второй рейс в район Алеутской гряды? — обратился я к первому помощнику капитана Юрию Павловичу Литовченко.

— Время, которое наш экипаж затратил на «обкатку» в первом рейсе, не прошло даром. На этот раз двигатели отплатили стараниям механиков четкой, слаженной работой. В этом заслуга машинной команды и особенно механика завода Леонида Давидовича Белошевского, второго механика Валентина Андреевича Петрова, моториста Рудольфа Лавягина, токаря Михаила Виноградова, рефмашиниста Антона Вереса, тукового машиниста Анатолия Федорюка. Кстати, мы можем пройти по судну, — предлагает Юрий Павлович. — Сейчас многие из членов экипажа на борту.

И вот началась эта интересная экскурсия. Почти шесть месяцев пробыл БМРТ в море, сейчас стоит у причалов судоремонтно-механического завода для профилактического ремонта. А какой порядок кругом! Трудно поверить, что судно вернулось из трудного и напряженного рейса.

— Да, рейс у нас был очень напряженный. Но, возвращаясь домой, мы навели повсюду порядок, своими силами отремонтировали механизмы, произвели покраску, — ответил Ю. П. Литовченко.

— Что ловили?

— В основном окуня.

— Сколько же рыбы выловил ваш экипаж?

— Сорок восемь тысяч центнеров. Это окунь, палтус, треска, угольная рыба. Мороженой продукции мы выпустили 22 750, муки — 4 745, жира — 446 центнеров. Хорошие результаты — заслуга всей команды. Но мне очень хотелось бы в первую очередь назвать нашу траловую вахту, где старшим тралмастером Давид Засулевич Гейхман. Он уже пятнадцать лет в море. Матросы Р. Малхасьян и А. Кучин — наши лучшие добытчики.

Все это Юрий Павлович Литовченко успел рассказать, пока мы шли в рулевую рубку. Сейчас там никого нет. Тишина. Зачехлены приборы. Эти умные аппараты помогли выловить рыбакам много рыбы. Сверкают новой краской самописцы «Палтус» и «Кальмар». Напротив — «Фуруно». Это он показывал, на какой глубине раскрывался трал. В штурманской рубке тоже тишина. Здесь штурманы отмеряли по картам мили, выводили судно к месту лова. Здесь тоже много приборов, без которых современное рыболовное судно не может ловить рыбу. В рубку заглянул второй штурман Иван Константинович Годованцев. Он сегодня на вахте. Хотя и у берега стоят, а дел много.

— Наш лучший штурман, — сказал Литовченко, когда за Годованцевым закрылась дверь. — Промысловик с большим опытом. Много наших удач от его расчетов зависело.

— Вот наша радиорубка. Начальником здесь Иван Гаврилович Бурков. Как бывает трудно в городе дозвониться куда-нибудь. А мы имели возможность из дальних районов с берегом по телефону разговаривать. Слышимость была отличная. Хорошо работают наши товарищи.

В соседней с рубкой каюте мы подошли к огромному для маленького помещения аппарату.

— «Ладога», — поглаживая крышку, уважительно сказал Юрий Павлович. — Еще одна наша «умница-машина». Это фототелеграф. Мы получаем с помощью ее не только карту погоды, но и статьи, информации, очерки свежих центральных газет. И мы всегда в курсе всех событий мира.

— Что ж, теперь в машинное отделение, — приглашает первый помощник капитана.

Сердце корабля. Оно неустанно работает дни и ночи, в любую погоду. Белые, оранжевые, салатные краски. Из машинной команды никого нет. Сейчас здесь рабочие судоремонтного завода прослушивают сердце корабля.

— У нас большой план в юбилейном году, — говорит Юрий Павлович. — Надо добыть 82 900 ц рыбы. А мы взяли обязательство выловить 95 000 ц.

— Что нового будет на вашем судне в предстоящем рейсе?

— Сейчас матрос-обработчик Юрий Чекалин и сварщик Аркадий Лисовский поступают в Дальрыбвтуз. Очень много желающих получить среднее образование. И мы решили, что откроем на судне четыре консультационных пункта. В море рыбаки не только будут работать, но и учиться в заочной школе.

В. Овчинников

Камчатская правда, 3 сентября 1967 г., № 208

Из приказа по УТРФ № 802 от 12 октября 1967 г. «О порядке представления донесений об облетах и других дискриминационных действиях иностранных самолетов и кораблей»

...Отдельные капитаны вообще не дают таких донесений, надеясь, что об этом донесет начальник экспедиции, флагман или капитан соседнего судна. Кроме того, донесения некоторыми капитанами составляются небрежно, адресуются неправильно, упускаются важные детали нарушений, как-то: принадлежность и название нарушителя, характер дискриминационных действий, их последствия и т. п.

С целью устранения отмеченных недостатков приказываю капитанам судов обо всех случаях облета, незаконных и дискриминационных действиях иностранных самолетов и кораблей по отношению к нашим судам доносить открытым текстом в следующие адреса: 1) Москва, Гавань; копия Москва, Коралл, 2) Петропавловск, начальнику УТРФ.

Ранее данные указания по этому вопросу считать утратившими силу.

Донесения представлять по прилагаемой форме. В донесениях о дискриминационных действиях иностранных кораблей, кроме того, указывать название (бортовой номер) нарушителя, характер маневрирования, существо и последствия нарушения.

Капитан должен помнить, что от своевременно предоставленного донесения, полноты его содержания зависит принятие соответствующих мер Министерством иностранных дел СССР, куда направляются эти донесения...

Начальник УТРФ П. Черниговский

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 523, л. 42

Траловый мастер Истомин

Старший помощник капитана СРТ «Ильичевск» Платон Семенович Тарасов не без гордости говорит:

— Выловили мы в этом году 31 340 центнеров, а план 23 тысячи. Всю рыбу сдали повышенной сортностью.

— В этом, конечно, заслуга тралмастера?

— Конечно, и большая заслуга, — уточняет Платон Семенович. — На лову хороший траловый мастер — незаменим. Тем более наш Василий Дмитриевич Истомин. Умный организатор, опытен, смекалист, да и товарищ хороший. Поистине мастер своего дела. Промысловое снаряжение у него всегда в порядке.

Такую похвалу нелегко завоевать.

...Неприятности начались с первого дня. В Охотском море разыгрался шторм. Целые сутки он бил по корпусу судна и по нервам людей.

Море успокоилось, но настроение у тралмастера осталось прежнее. Когда выбрали первую сеть, Василий Дмитриевич покачал головой:

— На сотню бочек наскребем. Слабо

Не радовали уловы и в последующие дни. Сто пятьдесят — двести бочек сельди тарировали рыбаки за сутки. Мрачный ходил Истомин, хмурился капитан, глядя на ленту самописца.

— Плохие записи. Продолжаем поиски! — сказал он.

Вдруг на ленте замелькали характерные черточки.

— Есть! — обрадовался капитан.

И тут вроде кто подменил тралмастера. Угрюмость как рукой сняло. Появилась заинтересованность, жизнерадостность, жесты и движения собраны, молодежаваты, — все то, что, пожалуй, присуще одному рыбаку в предчувствии большого улова.

Сети за бортом. Василий Дмитриевич с хозяйской заботливостью осмотрел палубу. Здесь все до мелочи знакомо. Неисправностей нет, но лишняя проверка перед выборкой сетей стала необходимостью в многолетней работе тралового мастера.

— Сегодня спокойно. Значит, порядок цел, ни одного кухтыля не потеряли, — рассуждал Истомин.

Рыбаки заняли свои места. На палубу выбрали первую, вторую сеть. Трепещет живое серебро. Сельди много. Люди быстро начали обрабатывать рыбу.

— Поберегите энергию, — предупреждает Истомин, — бочек семьсот-восемьсот наверняка выйдет. Часов до шести вечера трудиться.

А сейчас только утро. Первое радостное утро рыбаков.

Василий Дмитриевич майнал бочки с полуфабрикатом в трюм. Нет-нет, да и оглянет палубный фронт, нет ли задержки? Опытный глаз подмечает каждую мелочь.

— Не успеаешь? Не ты в этом виновен. Рыбы много, сам видишь, — сказал он бондарю Владимиру Белянскому и посмотрел на мостик.

Люди в сутолоке рыбацких будней понимают друг друга по взгляду. Старпом П. С. Тарасов уже подходил к бондарю:

— Где второй молоток? Будем вместе работать.

— Василий Дмитриевич, я сейчас свободен. Куда? — спросил через несколько минут радист Николай Фомин.

— В трюм, раскатывать бочки. Там Владимир Евсейчик запарился.

Труд общий, заинтересованный. На мостике один капитан, остальные изо дня в день на палубе.

Погода радовала рыбаков, и сельдь шла хорошо. На промысле выработался своеобразный график. Море, как известно, «портится» к вечеру. Чтобы не оборвало порядок, к этому времени нужно выбрать сети. Договорились так, в 10—11 вечера ставить сетки, а в пять утра их выбирать. Чем раньше выберут, тем больше времени будет для отдыха. Такое распределение промыслового дня оправдало себя, 16 700 центнеров сельди добыл экипаж за экспедицию.

Эфир вызывал «Ильичевск».

— Выручайте, — говорили с СРТ «Рыбинск», — потопили два порядка, сетей не хватает.

Посоветовались с тралмастером.

— Сорок сетей можно дать, — согласился Василий Дмитриевич, — передайте еще, пусть хлопчатобумажные сети смачивают, сохранятся лучше.

Ну, а есть экономия у Истомина? Сто сетей!

СРТ «Ильичевск» покачивается у борта «Фрезы». Залечивают промысловые раны траулера судоремонтники. Мы сидим в каюте тралового мастера.

— Работаю я в УТРФ с 1946 г., и все это время в море, — рассказывает о себе Василий Дмитриевич. — Нелегко, конечно, но привык. Орденом Трудового Красного Знамени вот наградили, почетную грамоту Президиума Верховного Совета РСФСР имею. Без моря трудно, тянет оно к себе.

В суровых водах, далеко от берегов, всякое бывает. И ночи недоспаны, и ласковые слова жене, детям недосказаны. Но море людей принимает по-разному, слабых списывает на берег, а к себе зовет сильных, волевых. Таких, как Василий Дмитриевич Истомин.

*Н. Наконечный, матрос, слушатель
факультета журналистики
университета марксизма-ленинизма*

Камчатская правда, 19 ноября 1967 г., № 273



БМРТ «Штурман Елагин» в Петропавловском морском рыбном порту
(из фондов ГАКК)



На промысловой палубе БМРТ «Александр Максутов», 1968 г.
Фото Э. Пичугина (из фондов ГАКК)



Богатый улов на «Хингане». Фото И. Вайнштейна
(из фондов ГАКК)



Трал на палубе «Браслава» (из собрания Ю. Н. Коваленко)

Приказ по КРП № 421 от 29 ноября 1967 г. «О поощрении экипажа поискового СРТ «Алушта» за высокие производственные показатели»

Охотоморская сельдяная экспедиция УТРФ и Камчатского облрыбколхозсоюза, в состав которой входил и поисковый СРТ «Алушта», в 1967 г. добыла 713 тыс. ц сельди при плане 525 тыс. ц, то есть выполнила экспедиционный план на 136 %, что является хорошим подарком промысловиков к юбилею Великого Октября.

В достигнутых успехах экспедиции немалая доля заслуги и экипажа поискового СРТ «Алушта» под руководством капитана т. Анисимова И. С., который в данном рейсе совмещал свою работу с функциями начальника рейса. Благодаря хорошей работе СРТ «Алушта» промысловый флот постоянно был обеспечен резервными районами, обоснованными рекомендациями, непосредственной наводкой на скопления сельди.

За период рейса с 23 мая по 6 ноября с. г. экипажем СРТ «Алушта» полностью выполнен весь комплекс работ, предусмотренных рейсовым заданием. О работе экипажа СРТ «Алушта» имеются весьма лестные отзывы рыбаков и руководства экспедиций.

На основании изложенного за достигнутые высокие показатели работы в составе Охотоморской сельдяной экспедиции 1967 г. приказываю наградить почетными грамотами Камчатрыбпрома: экипаж СРТ «Алушта», Анисимова Игоря Степановича — капитана СРТ «Алушта», Санькова Виктора Павловича — старшего помощника капитана, Туснолобова Геннадия Михайловича — гидроакустика.

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 1108, л. 442

«Вас вызывает “Канск”»

Свою рыбацкую биографию Борис Шундрик начал матросом на СРТ «Кречет» после демобилизации из армии. Уже тогда, в 1956-м, в трудовой книжке появились первые отметки о благодарностях. Его ставили в пример другим как исполнительного и дисциплинированного матроса, а в комитете комсомола Шундрик считался одним из лучших флотских комсогов.

До сих пор вспоминает Борис добрым словом СРТ «Камчатская правда», на котором он, окончив учебно-курсовой комбинат, работал механиком. Эти годы были порой испытания, началом его творчества и становления.

В 1960 г. на этом тральщике родилось первое рационализаторское предложение Бориса. Там же оно было внедрено в жизнь. Шундрику, как рационализатору, вручили почетную грамоту тралового флота. Много раз и после отмечали Бориса Иосифовича и за труд, и за ценные рационализаторские предложения. Последняя благодарность занесена в трудовую книжку совсем недавно, накануне ноябрьского праздника. Одна-единственная добрая строка в трудовой книжке, а как много кроется за ней. Здесь все — и характер человека, и его отношение к делу.

Год назад направили его, тридцатичетырехлетнего механика, флагманским специалистом в район промысла. Не ладится на каком-нибудь судне, зовут флагманского. Часто благодарили Бориса Иосифовича рыбаки за помощь и совет. Особенно тепло отзывается о Шундрике экипаж траулера «Канск». За помощь, оказанную рыбакам этого судна, и объявлена та, ноябрьская, благодарность. А было это так.

С «Канска» сообщили, что лопнула полумуфта, и попросили к себе на борт флагманского механика. Шундрик перебрался на «Канск». Посмотрел: плохи дела. Лопнула полумуфта промежуточного вала гребного устройства, шпоночный паз разбит, шпонка смята, болты срезаны.

— Придется, видно, нам в порт идти, — вздыхали механики. — Такой ремонт возможен только в заводских условиях.

Сказали Шундрику, что уже имеется указание: дизель-электроход «Черняховский» отведет судно в порт. Борис Иосифович молчал. Думал, прикидывал в уме, какой убыток понесет траловый флот. Наверное, больше двадцати тысяч. А сколько рыбы упустит! Дорого обойдется эта буксировка флоту. Неужели ничего нельзя сделать? А что, если...

— Давайте попробуем наварить муфту, — предложил он.

Механики возражали:

— Зря только время теряем.

Но Шундрик настоял на своем. Пригласили электросварщика Евгения Здорова. Евгений работал целые сутки. Не спал. Потом новая трудность — проточка муфты. Двадцать резцов угробили, а все же проточили. И шпоночный паз прострогали. Новую шпонку сделали. Почти десять дней ушло на все это. Такую работу и в заводских условиях выполнить трудно, а здесь — море. Погода дрянная — крупная зыбь. Но самое трудное заключалось в том, что никак не удавалось проверить вал на биение: очень уж мала была мощность станка. Но и здесь Борис Иосифович нашел выход. Он предложил приспособление в виде люнета. Наконец испытания закончились. Механики убедились, что можно продолжать работу. После ремонта ловили еще три месяца. Добыли более двенадцати тысяч центнеров окуня и хека.

По прибытию в порт Борис Иосифович ради интереса посчитал, во что обошлись бы убытки флоту, если пришлось бы «Канск» буксировать в порт. Подсчитал и удивился: 73 540 рублей.

...Флагманский механик Шундрик готовится снова уйти в море, а пока пропадает на судах. Проверяет, как идет ремонт. Советует, подсказывает. Вечером, когда дочь, раскрыв учебники и тетради, принимается за уроки, раскрывает книги и отец. Борис Иосифович готовится к поступлению в Дальрыбвтуз. Так и течет его жизнь, беспокойная, полная нерешенных задач, нелегких побед и не осуществленных еще поисков и стремлений. Не в самом ли ритме этой кипучей жизни секрет быстрого роста человека, требовательного к себе и другим?

И. Редькина

За высокие уловы, 1 декабря 1967 г., № 141



Обледенение на «Соликамске»



Орденосный БМРТ «Николай
Островский»



Капитан В. Л. Костюнин (слева)
отдает распоряжение



Капитан-директор «Ламута»
О. А. Заварин подводит итоги рейса



СРТ «Камчатская правда» у островов Прибылова, январь 1963 г.
(из собрания Ю. А. Моисеева)



Поисковый СРТ «Академик Книпович» в ремонте
на Петропавловской судовой верфи
(из фондов КЖОМ)

**Распоряжение по УТРФ № 1006 от 22 декабря 1967 г.
начальнику РСУ Н. А. Михайлову**

Для организации бала-маскарада 31 декабря и проведения партийной конференции УТРФ выделить грузовую автомашину для подвоза продуктов: ресторан «Космос» — с 21 по 22 декабря, ресторан «Вулкан» — с 25 по 31 декабря и 1 января 1968 г. Автомшины подавать к 09.00 по указанному адресу. 1 января автомашину подать к зданию Дома культуры управления для вывоза продуктов и посуды в ресторан «Вулкан».

Заместитель начальника УТРФ *Г. Мещеряков*
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 525, л. 97

Прерванный рейс

Это произошло за десять суток до наступления Нового года. Траулер «Кроноцкий» в колонне других судов следовал на промысел к островам Прибылова. За бортом шумела океанская волна, жгучий, морозный ветер завывал у мачты.

Принятая радистом Николаем Санковым метеосводка ничего хорошего не предвещала. Судно то высоко взлетало к небу, то резко проваливалось вниз в почерневшую воду. А видимость все ухудшалась. Траулер бросало из стороны в сторону. Матрос-рулевой Сергей Татьянин увидел, как вдруг заклокотало за лобовыми стеклами и в рубке потемнело. В ту же секунду под тяжестью многотонной массы треснули лобовые стекла, и осколки обожгли лицо. Он успел закрыть руками глаза. Зловещая волна, устремясь в рубку, сбила с ног и вахтенного штурмана Тихомирова, и впередсмотрящего Олейника, и рулевого Татьянина. Поднявшись, матрос Татьянин вцепился в штурвал, а вахтенный штурман подскочил к машинному телеграфу, чтобы дать малый ход. По судну прозвучала аварийная тревога. Через минуту-другую члены аварийной партии боцман Александр Верецагин, тралмастер Евгений Федосеев, матросы Анатолий Фомин и Анатолий Красавин под руководством старпома Юрия Алексеевича Чудогашева стали забивать окна. В ход пошли фанера, доски, брезент.

Той же волной перебило переборку в штурманской рубке, водой залило радиоаппаратуру и навигационные приборы. Действующим остался лишь передатчик «Ерш». Радист Николай Санков стал передавать аварийную радиogramму.

В машинном отделении погас свет — вода проникла и сюда. Второй механик Василий Афанасьевич Полещук, включив аварийное освещение, а потом пожарный и осушительный насосы, вместе с электриком Борисом Семеновичем Юрьевым стали закрывать главный двигатель и генератор чем придется, даже своей одеждой. В эти тревожные минуты очень важно было уберечь главный двигатель от воды, иначе судно потеряет ход и невозможно станет продолжать борьбу с разбушевавшейся стихией.

...Сейчас траулер «Кроноцкий» в порту. Схватка с океаном не прошла бесследно. Погнуто леерное ограждение, порван обвес левого кры-

ла мостика, выбита дверь в радиорубку. Судоремонтники устраняют повреждения.

Скоро «Кроноцкий» опять уйдет в море. Зимний океан коварен, и экипажу, конечно, еще не раз придется вступать с ним в единоборство. Но можно быть уверенным, что моряки судна готовы к любым испытаниям, они выдержали экзамен на мужество.

Г. Иноземцев

За высокие уловы, 1 января 1968 г., № 1

Здравствуй, «Петр Овчинников»!

Репортаж о встрече в порту 13 января 1968 г.

*День — поэма с красной строки,
Только что отшумел циклон.
Слышишь радостные гудки?
«Петр Овчинников». Это — он.
Узнаю тебя, узнаю:
Ты, как прежде, в строю всегда.
Ты героем прослыл в бою,
А теперь героем труда.
За кормой океана соль,
Все шторма и работы пот.
Там Аляска и там Бристоль,
А по курсу — родимый порт.
Под ногами гудит причал,
В такт оркестру душа поет.
Кто по милым вдали скучал,
Тот тебя понимает, «Петр».
Первых встреч возбужденье, пыл,
Рук и губ любимых — весна.
— Что я делал и где я был,
Вот смотри, любуйся, жена!
Ну, а вот и наш комсомол:
Жить с такими людьми — легко.
— Будет рыба стране на стол, —
Говорит Леонид Зуйко.
Он комсорг. И сегодня рад за ребят.
Он трудом их горд.
Шелк знамен, торжество наград —
От ЦК за такой рекорд.
Шефы тоже не подвели:
На границе порядок есть!
А сегодня они пришли,
Чтоб друзей приветствовать здесь.
Речи праздничные звучат,
Растекаются, как ручьи.*

— Берег! Берег! А у девочек
Есть про это мечты свои...
Валя Ващенко навела,
Соответственно, красоту.
Лишь в машине — дела, дела.
Нестеренко там на посту.
«Третий» вахту, как надо, сдал,
Улыбнулся — привет труду...
— Ждал, — кричит ему Леша, — ждал!
Год почти, а день подожду!
Город, город, встречай ребят,
Весели их земля-зима.
Пусть для них трубачи трубят,
За кормой остались шторма.

Виль Истомин, Алексей Власов

Камчатский комсомолец, 16 января 1968 г., № 7

Две претензии «Бориса Горинского»

Первая (по радио). На СРЗ «Фреза», где мы стояли в ремонте, замечательно трудится бригада слесарей-дизелистов т. Семещенко. Пять лет подряд она с высоким качеством ремонтировала главный двигатель и вспомогательные механизмы на СРТР «Кузачин», когда я работал на нем. В этом ремонте члены бригады занимались главным двигателем, который сейчас работает хорошо. Постаралась и корпусники. Они изготовили и установили в трюмах лотки, поворотные рольганги. Эта работа выполнена на совесть. Сейчас по лоткам поступает в трюмы готовая рыбопродукция, упакованная в картонные ящики.

А вот слов благодарности нельзя сказать бригаде, занимавшейся ремонтом горизонтальных загрузочных шнеков. Ведущую шестерню они насадили обратной стороной. Пытаясь исправить брак, слесари надели приводную цепь на звездочки с большим перекосом. Но и это не все. Устанавливая шарикоподшипник шнека, фрезовцы прикрепили фланец на два болта, остальные забили кувалдой, так что нам с большим трудом удалось вытащить их.

Бригада, производившая частичную замену трубопроводов в туковом цехе, умудрилась во фланцевых соединениях вместо паронитовых прокладок поставить марлевые. Все эти дефекты нам пришлось устранять в море. Спрашивается, почему на «Фрезе» никак не могут изжить случаи брака в своей работе? Не пора ли с тех бригад, которые допускают брак в ремонте, строго спросить?

В. Бакум, ремонтный механик

Вторая (по радио). В конце этого года наше судно вышло в неосвоенный район промысла. Как только приступили к добыче новой породы рыбы, столкнулись со многими трудностями. Пришлось дополнительно крепить

фундамент одноблочной системы, подводить охлажденную воду для глазировки рыбы. А так как в нашем районе грунт скалистый, часто приходится ремонтировать траловые доски. По этой причине мы уже израсходовали весь запас электродов.

Ввиду того, что на обработку поступает сырец повышенной жирности, трудно вести прессовку муки, выходят из строя фрезерные диски, их нужно менять, а нечем. Нам дали всего четыре диска. Не имеем мы и манометров, резцов, шарикоподшипников. О том, что экипаж нашего траулера уйдет в дальний район, было известно заранее. А раз так, то почему снабженцы не сочли нужным выполнить все наши заявки?

В ответной радиোগрамме нам сообщили, что мы якобы получили все по норме. Но нормы — не догма, порой их диктуют условия работы, вот с этим-то и следует считаться.

А. Янов, старший механик

За высокие уловы, 28 февраля 1968 г., № 25

Выписка из протокола заседания базового комитета УТРФ № 71 от 29 марта 1968 г.

Слушали заместителя председателя базкома тов. Сорокина А. М. о фактах по фельетону «Вот это бал...», опубликованному в газете «Камчатская правда» 23 марта 1968 г.

Постановили: Заслушав и обсудив фельетон... базовый комитет отмечает, что вопросы, затронутые фельетоном, злободневные и действительно имеют место. В Доме культуры до сего времени не создан собственный оркестр, и на вечера танцев и балы приглашаются оркестры со стороны. Следовательно, Дом культуры допускает оркестр для ведения вечеров, не проверив предварительно репертуара этого оркестра. Кроме того, к микрофону допускаются случайные, не имеющие никакого отношения к ведению вечера лица.

Обслуживающий персонал Дома культуры не следит за порядком во время прохождения вечеров. Билеты продаются всем желающим, в том числе и детям, не достигшим шестнадцати лет, и лицам в нетрезвом состоянии. Не контролируют это и контролеры. Наблюдаются случаи, когда персонал Дома культуры допускает грубости к отдыхающим посетителям. До сего времени нет книги жалоб и предложений. Не упорядочена пропускная система в часы, когда не проводится общих мероприятий. В это время в ДК проходят все желающие, в том числе и дети, и одетые ходят по всему ДК, а вахтеры не интересуются, кто и зачем пришел. Во время вечеров танцев и других массовых мероприятий в буфете ДК продаются спиртные напитки, вследствие чего в помещениях буфета всегда много людей, курят и среди отдыхающих появляются в нетрезвом состоянии.

Базовый комитет постановляет:

1. За допущение в ДК «Рыбак» всех вышеуказанных недостатков директора ДК т. Вайль Д. П. предупредить и предложить наказать конкретных виновников.

2. Поручить ДК (тт. Вайль Д. П. и Шарковой Т. В.) выступить с материалом в газете «Камчатская правда», раскрывая все неприглядное в западно-европейских танцах и призывая все дома культуры, клубы и танцплощадки вести борьбу за культуру танцев и отдых молодежи.

3. Обязать т. Вайль в срок до 15 апреля скомплектовать агитбригаду УТРФ и обеспечить работу эстрадного оркестра. (Ансамбль, точнее агитбригада, названная «Маяк», была создана в июле. Уже в августе она отправилась на гастроли на побережье полуострова, а затем — в морские экспедиции. — С. Г.)

4. Обязать директора ДК категорически запретить продажу в буфете винно-водочных изделий.

6. Обязать завхоза ДК т. Хробатенко М. М. навести порядок в пропускной системе, работе вахтеров и санитарном состоянии.

6. Обратит серьезное внимание директора ДК т. Вайль на необходимость немедленного выполнения предписаний охраны труда и пожарной инспекции.

7. Ответ в газету «Камчатская правда» поручить подготовить т. Сорокину... ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 581, л. 2—3

Вот это бал!

Да вы что, граждане?! Не побывать во Дворце рыбаков на балу — просто грешно! Я вот в воскресенье, 10 марта, побывал там, да так «отдохнул», что теперь всю жизнь не забуду. Правда, к началу бала я немного опоздал, и когда пробился в вестибюль, то свободных мест в раздевалке уже не оказалось. Но там стояла такая хорошая тетенька, которую я уговорил взять свое пальто.

Ну, теперь, думаю, все в порядке, и облегченно вздохнул. Поднимаюсь на второй этаж в зал, потанцевать. А народу кругом полным-полно, просто дышать нечем. Чувствую, у меня начинается легкое головокружение, так как некоторым молодым людям некогда выйти в фойе покурить (сам я некурящий), вот они и курят в зале. Все такие радостные, веселые, а отдельных товарищей слегка так покачивает.

Осмотрелся вокруг, выбрал себе партнершу на танец и стою жду, когда музыка заиграет. Оркестр, думаю, у них что надо. Вот, сейчас покружусь в вихре вальса. От этой мысли на душе легко-легко стало. Смотрю, на эстраду поднимается детина ростом, примерно, метр восемьдесят. На голове у него не прическа, а копна. Его даже от женщины тяжело отличить.

Вот здесь-то все и началось! Взыла труба, громыхнул бубен, а этот детина начал выкрикивать в микрофон нечленораздельные звуки. А сам при этом стал прыгать из стороны в сторону, как затравленный зверь. Зал его порыв подхватил мгновенно. Столпившись в центре зала, масса людей устроила такие скачки, что невозможно было разобрать, кто с кем в паре. Скакать старались кто как может. Между тем детина на эстраде вошел в раж. Он чуть не вставал на четыре точки и ревел, ревел. Из зала ему

отвечали таким же ревом, только в несколько десятков раз усиленным и дополненным свистом.

Я не выдержал нервного перенапряжения и выскочил в вестибюль. Схватил у перепуганной гардеробщицы свое пальто и быстро вышел на улицу, подальше от этого рева. Отдохнул я в полную меру, и вам советую: обязательно сходите на бал во Дворец рыбаков, «отдохните».

М. Сотников

Камчатская правда, 23 марта 1968 г.

Приказ по КРП № 108 от 1 апреля 1968 г. «Об организации Управления океанического рыболовства Камчатрыбпрома»

В целях дальнейшей специализации управлений добывающих флотов по типам судов, а также улучшения руководства их работой и перспективного развития промыслового флота, в соответствии с приказом Главного управления «Дальрыба» от 18 марта 1968 г. № 126, приказываю:

1. Выделить с 1 апреля 1968 г. из состава Управления тралового и рефрижераторного флота Камчатрыбпрома по балансу на 1 января 1968 г. промысловые суда типа БМРТ, организовав самостоятельное хозяйственное Управление океанического рыболовства (сокращенно УОР) с непосредственным подчинением Камчатрыбпрому, с местом нахождения в г. Петропавловске-Камчатском.

2. Назначить начальником Управления океанического рыболовства т. Мещерякова Георгия Васильевича, освободив его от обязанностей заместителя начальника Управления тралового и рефрижераторного флота...

5. Разместить УОР совместно с УТРФ в существующем административном здании УТРФ (Ленинская ул., дом № 38).

Т.т. Мещерякову Г. В. и Черниговскому И. П. представить согласованное предложение о размещении аппарата УОР и УТРФ в указанном здании в пятидневный срок.

6. Начальнику УТРФ т. Черниговскому И. П. передать с баланса УТРФ, а начальнику УОР т. Мещерякову Г. В. принять на баланс УОР все суда типа БМРТ и другие основные фонды, подлежащие приему-передаче согласно настоящему приказу, в срок до 15 апреля 1968 г...
ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 1243, л. 108—109

Приказ по УТРФ № 220 от 4 апреля 1968 г. «О выделении из УТРФ группы БМРТ в самостоятельное Управление океанического рыболовства Камчатрыбпрома»

На основании приказа Камчатрыбпрома № 108 от 1 апреля 1968 г. об организации Управления океанического рыболовства Камчатрыбпрома — выделения из УТРФ приказываю:

1. Передать из состава УТРФ на баланс Управления океанического рыболовства на 1 января 1968 г. рыбодобывающие и обрабатывающие суда типа БМРТ в количестве 19 единиц, в том числе: БМРТ «Браслав»,

«Хинган», «Опала», «Николай Островский», «Куба», «Узбекистан», «Ительмен», «Восход», «Трудовые резервы», «XV съезд ВЛКСМ», «Петр Овчинников», «Борис Горинский», «Алексей Махалин», «Юность», «Штурман Елагин», «Илларион Рябиков», «Иван Середа», «Пахачи», «Александр Максutow» со всем отдельно числящимся оборудованием, находящимся на борту судов.

2. Главному бухгалтеру т. Сукало М. С.: а) составить разделительный баланс по состоянию на 1 января 1968 г. и передать на баланс Управления океанического рыболовства обороты по всем статьям баланса с 1 января 1968 г. по 1 апреля 1968 г. и с 1 апреля 1968 г. по день окончательного разделения хозяйственных операций, касающихся хозяйственной деятельности Управления океанического рыболовства; б) выделить из фонда предприятия УТРФ Управлению океанического рыболовства: фонд на развитие новой техники — 100 тыс. руб.; фонд предприятия на премирование — 26 819 руб. 16 коп.; фонд всесоюзного соревнования по БМРТ — 8 939 руб. 00 коп.

3. Моему заместителю т. Михальчевскому И. Д.: а) закрепить всю жилплощадь, занимаемую работниками Управления океанического рыболовства, за этим предприятием с правом перераспределения, в дальнейшем выделять жилую площадь в строящихся домах пропорционально числу работающих, б) отделу снабжения передать Управлению океанического рыболовства материалы и запчасти, полученные для БМРТ, в) выделять места в детских садах, пионерских лагерях согласно существующей очереди, г) по заявкам Управления океанического рыболовства выделить для плавсостава места в гостинице моряков, д) выделить фонды на материально-техническое снабжение Управлению океанического рыболовства согласно плану поставок на 1968 г. Разделительные ведомости предоставить в КРП на утверждение к 15 апреля с. г.

3. Моему заместителю по кадрам т. Александрову А. А.: а) передать Управлению океанического рыболовства весь личный плавсостав, работающих на передаваемых судах, находящийся в отпусках и резерве, а также инженерно-технических работников и служащих аппарата управления, занятых обслуживанием БМРТ. Передачу личного состава производить по согласованию с руководством Управления океанического рыболовства. Передать личные дела на указанных работников, б) передать в бухгалтерию УТРФ списки личного состава с указанием дней неиспользованного отпуска и отгулов по состоянию на 1 апреля для начисления резерва отпусков и резерва на оплату за неиспользованные отгульные дни.

4. И. о. начальника морского агентства УТРФ т. Василенко с приходом в порты Приморья судов УОР КРП агентировать их по всем необходимым вопросам с выставлением счетов за обслуживание судовладельцу.

5. Для определения лимитов, выделяемых УОР, произвести расчеты и представить на утверждение Камчарыбпрому...

6. Начальнику АХО т. Линькову и начальнику отдела снабжения т. Науменко: а) передать на баланс УОР максимально возможное количе-

ство мебели (столов, стульев), но не менее количества, занимаемого работниками, переведенными в УОР, передать пишущие машинки, канцелярские принадлежности... б) по согласованию с Камчатрыбпромом изыскать внелимитные капитальные вложения на приобретение необходимого хозяйинвентаря для полного обеспечения УОР и оказать помощь в приобретении этого имущества.

7. Всю работу по выделению УОР закончить до 15 апреля с. г.

Начальник УТРФ *И. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 571, л. 23—26

Выписка из протокола заседания базового комитета УТРФ № 79 от 4 июня 1968 г.

Слушали информацию председателя судового комитета СРТ «Соликамск» т. Разумовского о работе судового комитета за период рейса со 2 января по 12 мая с. г.

Судовым комитетом проделана необходимая положительная работа в деле мобилизации коллектива на досрочное выполнение рейсового задания и взятых на себя соцобязательств в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Рейсовое задание экипажем СРТ «Соликамск» выполнено на 177,7 %. При плане 22 234 ц добыто 38 876 ц рыбы, вся продукция сдана первым сортом. По итогам соцсоревнования коллектив СРТ «Соликамск» все время находится в числе победителей и по итогам соцсоревнования за апрель ему присуждено первое место, вручено переходящее Красное знамя УТРФ и горкома ВЛКСМ.

За достигнутые высокие производственные показатели награждены почетными грамотами пять человек, пять человек занесены на Судовую Доску почета и трем победителям в соцсоревновании присуждено звание «Ударник коммунистического труда».

За период рейса на судне было организовано соцсоревнование, итоги которого подводились на общих собраниях судна. Судовой комитет в составе трех человек за период рейса провел семь общесудовых собраний и два заседания судового комитета, на которых обсуждались вопросы производства и быта членов коллектива. Судовой комитет возглавил работу редколлегии, хозяйственной комиссии, пост народного контроля, общественного инспектора по технике безопасности. Редколлекцией выпущено шесть стенгазет, три радиогазеты, восемь сатирических листов и 12 молний. Культурно-массовым сектором организован просмотр 30 кинофильмов, проведено три шахматных турнира и три дискуссии по коллективно прочитанным книгам.

Судно имеет стопроцентный охват членством союза. За период рейса принято в профсоюз три человека. Членские взносы взимаются правильно. При плане на год в сумме 900 руб. в кассу базкома внесено 336 руб. Членские взносы уплачены по апрель включительно.

Одновременно с этим судовой комитет мало уделял внимания вопросу борьбы за коммунистический труд. В 1963 г. экипажу судна присвоено

звание «Коллектив коммунистического труда», а в настоящее время из 23 членов экипажа ударников коммунистического труда всего шесть человек, из числа которых в период рейса присвоено трем человекам и трем подтверждено это звание вновь.

Выступили: тт. Фадеев, Ичуаидзе, Леушин.

Постановили: 1. Одобрить проведенную судовым комитетом положительную работу по развертыванию на судне соцсоревнования за досрочное выполнение и перевыполнение рейсового задания и взятых на себя соцобязательств. 2. Считать главной задачей профсоюзной организации СРТ «Соликамск» (председкома т. Разумовский, капитан т. Числов К. А.) дальнейшее развертывание на судне соцсоревнования в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и досрочное выполнение взятых на себя соцобязательств по максимальному вылову сельди в предстоящем рейсе — 18 000 ц. 3. Усилить борьбу за коммунистический труд, руководствуясь при этом постановлением от 14 декабря 1966 г. коллегии МРХ и президиума ЦК профсоюза рабочих пищевой промышленности... ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 581, л. 63—64

Минтай не убыточен?

Еще совсем недавно вряд ли кто сомневался в убыточности минтаевой продукции. Цены таковы, что они не возмещают издержек. И только у отдельных специалистов по этой дешевой рыбе, в том числе у капитана-директора «Орочона» Анатолия Александровича Гимильштейна, зрело на сей счет иное мнение. Он не однажды задумывался над тем, как добиться, чтобы минтай давал прибыль, советовался с членами партбюро, со своей «правой рукой» — первым помощником Юрием Федоровичем Кадушкиным...

Проанализировав недочеты прошлогодней экспедиции, подсчитав возможности «Орочона», моряки решили: сделаем минтай прибыльным! С этим настроением и отправились в рейс. Члены экипажа понимали трудность и ответственность задачи. В коллективе почти не было новичков. Многие, такие как кочегар Лев Стрелов, плотник Николай Андреевич Филенко, плавали на «Орочоне» более двух лет. Они имели опыт, давно сработались друг с другом. Некоторые операции, где требовалось два-три человека, выполнялись одним. Моряки с одинаковой сноровкой работали на разных работах.

Первые три месяца уделялось основное внимание сбору печени, чтобы не упустить время до нереста, когда в силу биологических особенностей она теряет свои качества. Но, конечно, и тогда не забывали об икре и фарше.

В начале марта бюро экономического анализа плавбазы доложило партсобранию, что продукция стала рентабельной. Моряки с удвоенной энергией продолжали работу. «Комсомольский прожектор», «Молнии» и радиогазета «Восточный меридиан» систематически рассказывали экипажу о ходе борьбы за выполнение плана. А борьба была напряженной, что чувствовалось везде: на палубе и в цехе, в машинном отделении и на мостике. Каждый день у борта стоял транспорт. Иногда в сутки приходи-

лось делать по пять швартовок к транспортным судам. Брали тару, пиро-сульфит, сдавали готовую продукцию. На перегруз выходили все: обработчик Владимир Морозов и старпом Стефан Мухин, матрос Евгений Воронов и четвертый механик Анатолий Эдуардович Эрентрауд, токарь Анатолий Прыщенко и старший мастер Вениамин Петрович Гарро. Сам капитан-директор А. А. Гимильштейн стоял на лебедках и катал бочки.

За тридцать шесть часов в транспортные суда загружали по 1 800 т готовой продукции. Когда мужчины уходили на погрузо-разгрузочные работы, в цехе их заменяли женщины: буфетчицы, дневальные, официантки. Каждая собирала по 17 кг печени за смену.

...28 мая «Орочон» доложил о выполнении годового плана. Цех выпустил 154 345 ц готовой продукции, в том числе 151 214 фарша, 2 953 печени и 178 икры, не входившей в план. Причем себестоимость фарша снижена на 2 руб. 08 коп., печени — на 9 руб. 50 коп., икры — на 8 руб.

По случаю такого события состоялся митинг. А. А. Гимильштейн поздравил моряков с трудовой победой. Конечно, успех был бы невозможен без своевременной поставки сырца закрепленными за «Орочоном» тральщиками: «Ропша» (капитан П. Е. Алешкин), «Кременчуг» (капитан В. И. Величко), «Кошегочек» (капитан В. П. Турянский). Только в феврале траулеры сдали на «Орочон» 27 000 ц. «Будем сдавать только “Орочону”», — говорили рыбаки, зная, что на плавбазе они не задержатся с выгрузкой.

Итак, производство минтаевой продукции на «Орочоне» окупало затраты, доказало несостоятельность утверждений о ее убыточности. «Орочон» ликвидировал плановые убытки и дал чистой прибыли 96 тыс. руб. Кто следующий?

В. Пустовит

За высокие уловы, 21 июня 1968 г., № 71

План основных мероприятий УТРФ по подготовке ко Дню рыбака (14 июля), утвержденный 8 мая 1968 г.

1. На всех судах и предприятиях провести общие собрания, на которых обсудить итоги работы за первый квартал 1968 г. и принять повышенные обязательства в честь праздника «День рыбака» по досрочному выполнению производственных планов первого полугодия 1968 г.

2. Провести расширенные производственные совещания с повесткой дня: «Итоги работы за первый квартал и принятие повышенных социалистических обязательств в честь праздника “День Рыбака”».

3. В целях повышения действенности социалистического соревнования в честь Дня рыбака итоги соревнования подводить через каждые десять дней с таким расчетом, чтобы быстрее и оперативнее устранять недостатки и причины, мешающие успешному выполнению принятых обязательств.

4. На каждом судне, на СРЗ «Фреза», рыбозаводе «Океанский», РСУ, ЖКО иметь Доски почета передовиков, не реже двух раз в месяц выпускать

стенные газеты, «Боевые листки», «Молнии», отражая в них ход соцсоревнования, опыт передовиков, выявляя резервы производства, подвергая критике недостатки. Обновить наглядную агитацию.

5. На каждом судне, каждом предприятии создать праздничные комиссии, на которые возложить организационную и культурно-массовую работу по подготовке и проведению праздника «День рыбака».

6. В первой декаде июля подвести итоги социалистического соревнования, организовать широкий показ победителей и передовиков производства через местную печать, радио, Доски почета и галереи.

7. Командировать руководящих работников УТРФ в районы промысла для оказания помощи в организации предпраздничного социалистического соревнования, проведения лекций, докладов, посвященных празднованию Дня рыбака.

8. Организовать предпраздничные украшения общественных зданий соответствующими лозунгами, плакатами, флагами, иллюминацией.

9. В дни празднования Дня рыбака повсеместно провести торжественные собрания.

10. Направить эстрадный ансамбль УТРФ с праздничной программой в районы промысла с целью культурного обслуживания передовых промысловых судов.

11. Издать праздничные приказы по управлению флота и СРЗ «Фреза», рыбозаводу «Океанский», РСУ, ЖКО с поощрениями передовиков производства и ветеранов рыбной промышленности.

12. Организовать и подготовить записи из серии «Говорящие письма» для судозкипажей, находящихся в районах промысла.

13. Подготовить материал на передовиков и новаторов производства для награждения их почетными грамотами Дальрыбы, Камчатрыбпрома и обкома профсоюза, обкома КПСС, облисполкома и облсовпрофа для награждения значками «Отличник социалистического соревнования рыбной промышленности СССР».

14. Накануне и в день празднования Дня рыбака провести массовые гуляния. Во время массовых гуляний в парках и на открытых площадках организовать выступления коллективов художественной самодеятельности, спортивные соревнования. Обеспечить работу столовых, буфетов, ларьков, продажу промышленных товаров, книг, сувениров.

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 572, л. 33—36

Приказ по УТРФ № 307 от 20 мая 1968 г. «О создании специальной технической комиссии по проверке готовности промыслового флота к ведению промысла сельди в путину 1968 г.»

Во исполнение приказа Дальрыбы за № 75 и Камчатрыбпрома от 29 апреля 1968 г. № 150, в целях усиления контроля своевременного выхода промысловых судов из ремонта, нормального обеспечения всем необходимым снабжением согласно норм в полной готовности к ведению промыс-

ла сельди в Охотоморской экспедиции 1968 г. всеми предусмотренными орудиями лова, приказываю:

1. Создать специальную техническую комиссию под председательством заместителя начальника УТРФ т. Грачева Ю. М. в составе: начальника отдела обработки т. Медведева И. Г., заместителя начальника МСС т. Зельцер И. О., старшего инженера техотдела т. Аржаева Н. Г., старшего моринспектора т. Гончарова М. Ф., замначальника отдела добычи т. Селиванова Б. И., инженера теххимического контроля т. Рязанова Т. Б., инженера по технике безопасности т. Дорошенко К. И., флагманского мастера-наставника по обработке т. Кислова А. С., флагманского мастера-наставника по добыче т. Шахтарина А. Г., флагманского капитана-наставника тов. Железняк А. Ш.

2. Технической комиссии: а) всесторонне проверять промысловые суда, стоящие в ремонте, не реже одного раза в неделю. В случае необходимости оказывать помощь экипажам судов в решении вопросов, направленных на досрочный выход из ремонта и на промысел, б) проявить максимальную требовательность к обеспечению хорошего технического состояния, снабжения, оборудования трюмов, в) осмотр судов, вышедших из ремонта, оформлять актами на предмет готовности к ведению промысла.

3. Установить, что без заключения технической комиссии суда в море не направлять. Результаты осмотра регулярно докладывать мне.

Начальник УТРФ *И. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 572, л. 111—112

Приказ по УТРФ № 478 от 26 июля 1968 г. «Утверждение звания комсомольско-молодежных экипажей судов УТРФ»

Руководствуясь решениями XV съезда ВЛКСМ, под руководством партийных организаций комсомольские организации судов тралового флота, проявляя инициативу и самостоятельность в своей работе, добились определенных успехов. В минувшем году — году 50-летия Советской власти, комсомольская организация флота награждена памятным юбилейным Красным знаменем ЦК ВЛКСМ. Комсомольцы личным участием в больших и малых делах вносят свою лепту в строительство коммунистического общества.

На многих судах созданы и работают «Комсомольские прожекторы», которые вскрывают бесхозяйственность. Проводятся рейды за экономию и бережливость промыслового времени, горюче-смазочных материалов. Активное участие принимают комсомольцы флота в коммунистическом воспитании молодежи. Особенно хорошо работают комсомольские организации СРТ «Соликамск», «Валерий Быковский», «Полярник», плавбаз «Чукотка», «Ламут», СРТР «Каюм» и другие.

В целях дальнейшего повышения активности молодежи в трудовой и общественной жизни комитет ВЛКСМ принял постановление о сохранении звания комсомольско-молодежных и присвоении этого звания ряду других экипажей судов флота и определил условия социалистического соревнования среди этих коллективов.

В соответствии с вышеизложенным и постановлением комитета ВЛКСМ тралового флота приказываю:

1. Сохранить на 1968—1970 гг. звание экипажа «Комсомольско-молодежный» следующим судам:

1. СРТ «Карагинский» (капитан Афанасьев, комсорт Игнатенко).
2. «Калыгирь» (капитан Кривобок, комсорт Соломенный).
3. «Каменный» (капитан Буряк, комсорт Рудой).
4. «Кавача» (капитан Сыпле, комсорт Штотолкин).
5. «Полярник» (капитан Брицкий, комсорт Федосов).
6. «Ропша» (капитан Алешкин, комсорт Кудимов).
7. «Фиорд» (капитан Гречушкин, комсорт Ларин).
8. «Сокол» (капитан Пронтушев, комсорт Кашаев).
9. «Соликамск» (капитан Числов, комсорт Бочкарев).
10. «Семипалатинск» (капитан Кузовлев, комсорт Вагин).
11. «Серпухов» (капитан Авдейков, комсорт Огурцов).
12. «40 лет ВЛКСМ» (капитан Путинцев, комсорт Войт).
13. «Пикша» (капитан Кулабухов, комсорт Карпук).
14. «Валерий Быковский» (капитан Воронцов, комсорт Федоров).
15. «Камбальный» (капитан Соловьев, комсорт Яц).
16. «Кострома» (капитан Зверев, комсорт Чернат).
17. «Герман Титов» (капитан Амербеян, комсорт Боковиков).
18. «Кратер» (капитан Заборовский, комсорт Сафонов).
19. «Кумроч» (капитан Николаев, комсорт Картавых).
20. «Казбек» (капитан Щитов, комсорт Кудрявцев).
21. «Космос» (капитан Цуканов, комсорт <...>).
22. «Кременчуг» (капитан Величко, комсорт Акимин).
23. «Лещ» (капитан Мильхер, комсорт Грушко).
24. «Коростень» (капитан Локтев, комсорт Голубев).
25. «Кинешма» (капитан Енальев, комсорт Тремичев).
26. Плавбаза «Чукотка» (капитан Гусаров, комсорт Григорьев).
27. Плавбаза «Ламут» (капитан Пермяков, комсорт Толков).
28. СРТР «Канск» (капитан Греков, комсорт Рощупкин).
29. СРТ «Андрей Николаев» (капитан Чанцев, комсорт Николаенко).

2. Заместителю начальника управления по кадрам тов. Александрову А. А. перемещение или назначение комсомольского актива по судам производить с учетом мнения комитета ВЛКСМ.

3. Принять к исполнению положение о комсомольско-молодежных экипажах судов УТРФ...

Начальник УТРФ *П. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 573, л. 245—246

Флагман флота

Флот Камчатки пополнился новым современным судном: плавбаза «50 лет Октября» стала флагманом. Горожане восхищались этим судном, стоящим в рыбном порту, его формами, размером, окраской. «50 лет Октяб-

ря» — новое современное судно. Вот его данные. Водоизмещение 19 300 т, оно больше «Советской Камчатки». Плавбаза может выпускать пять видов продукции, суточная производительность — 435 т. Солить, морозить рыбу, делать пресервы, готовить муку — вот для чего предназначено многочисленное оборудование судна. Суточная производительность новой плавбазы такова: 165 т бочечной сельди, 90 т мороженой рыбы, 30 т пресервов, 50 т сельди ящичного посола, 100 т сырца, перерабатываемого на муку. Кроме этого, плавбаза оснащена оборудованием для выработки льда и опреснительной установкой, которая позволяет получать 100 т воды в сутки.

Плавбаза построена в Гданьске на судостроительном заводе им. В. И. Ленина. Там же были построены другие наши плавбазы — «Советская Камчатка» и «Чукотка». Экипаж 254 чел. Из Гданьска судно зашло в Клайпеду, где на борт было взято сорок тысяч бочек, две тысячи тонн соли и клепка для ящичного посола сельди. Переход совершен Северным морским путем. Возглавил экипаж «50 лет Октября» Юрий Иванович Екимов. Его мы знаем по хорошим результатам работы на плавбазе «Чукотка». Между прочим, на новом судне немало людей с «Чукотки».

Сейчас плавбаза «50 лет Октября» — в Охотском море, курс — сельдяная экспедиция. Шестьдесят тысяч центнеров слабо- и среднесоленой сельди, сто тысяч банок пресервов — такова задача, которую должен решить экипаж плавбазы в этом рейсе.

Л. Левин

Камчатская правда, 4 сентября 1968 г., № 208

Приказ по УТРФ № 588 от 10 сентября 1968 г. «О недопущении нарушений проекта плавбазы “50 лет Октября”»

Плавбаза «50 лет Октября», построенная в Польше, прибыла перегонном в порт Петропавловск и принята комиссией УТРФ 30 августа 1968 г. в хорошем техническом состоянии. Судно построено под наблюдением Регистра СССР, имеет высокую степень автоматизации и механизации, как производственных процессов, так и по технической эксплуатации судна в целом. Заводом-строителем на судно выдана годовая гарантия, которая предусматривает выполнение гарантийных обязательств только в случае недопущения всевозможных переоборудований, касающихся нарушения проекта.

На основании вышеизложенного приказываю:

1. Запретить капитану-директору и главному механику, начальнику радиостанции демонтировать механизмы, узлы и оборудование, производить переделки систем, связанные с изменением проекта.
2. За период первого промыслового рейса выявить все недостатки в работе судовых механизмов, систем, оборудования, автоматики и свои предложения представить в управление на рассмотрение технического совета.
3. Рационализаторские предложения, связанные с изменением систем, перемещением механизмов, оборудования, заменой автоматики и другого,

внедрять на судне только после рассмотрения и утверждения их на техническом совете...

Начальник УТРФ *И. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 574, л. 176

**Из отчета начальника Анадырской экспедиции В. В. Самсонова,
1 октября 1968 г.**

До 12 июня суда в дальнем районе успешно вели промысел хека в Ванкуверо-Орегонском районе. Промысел хека был прекращен с 13 июня. Все рефрижераторы, находящиеся в нашем районе, были сняты для приема окуня к Ближним [Алеутским] островам. Наш промысловый флот находился с 13 по 18 июня на подготовке к переходу и в разрешении лова, пополнялся бункером, продуктами.

Только после получения радиограммы из управления суда снялись в район Уналашки с последующим продвижением с поисками и контрольными тралениями к Ближним островам. Пять судов — СРТР «Каховка», «Каюм», «Каменный», «Крузенштерн», «40 лет ВЛКСМ» совместно с рефрижератором «Чуркин» снялись на лов окуня 19 июня.

С 26 по 30 июня суда обследовали районы от островов Шумагина до банки Стейлмент. Сделано 36 контрольных тралений на глубинах от 180 до 240 м. Промысловых скоплений обнаружено не было, в уловах преобладал минтай и отдельные экземпляры мелкого окуня.

2 июля все пять СРТР начали поиск окуня на банке Стейлмент. Тяжелый грунт, плохие метеоусловия мешали работе флота. Одно судно — СРТР «Клин» — за два дня взяло 260 ц мелкого окуня на глубинах 250—300 м, все остальные суда успеха в добыче не имели из-за малого количества ваеров на барабанах, а такие суда, как «Каменный», «40 лет ВЛКСМ», вообще на этих глубинах работать не могли из-за больших течений и малых мощностей главных двигателей, а если и вели промысел, то с перегрузом главного двигателя.

6 июля согласно распоряжению заместителя начальника управления Грачева Ю. М. флот был снят на промысел трески в Анадырский залив совместно с рефрижератором «Кизи». 9 июля в район Анадырского залива подошла первая группа наших судов: СРТР «Каховка», «Клин», а также «Крузенштерн», и сразу же приступили к промыслу трески... на глубинах 60—80 м. Первые траления дали хорошие результаты. Так, СРТР «Клин» сделал два траления, поднял 100 ц трески, «Каховка» — два траления, 110 ц, «Крузенштерн» — одно траление, 50 ц. 10 июля в район промысла подошел рефрижератор «Кизи» и вторая группа судов «Каменный», «40 лет ВЛКСМ».

В этом районе вели промысел трески 19 РС-300 Камчатского рыбколхозсоюза, которые успешно работали со второй половины мая, шесть СРТМ Дальморепродукта, шесть БМРТ и рефрижератор «Давыдов».

В связи с большой скученностью судов, небольшим квадратом промысла трески, руководство экспедиции УТРФ, облрыбколхозсоюза обрати-

лось с просьбой в Дальрыбу и Камчатрыбпром о снятии БМРТ из Анадырского залива и переводе их на промысел окуня, палтуса и угольной. Все БМРТ были сняты.

В июле промысловая обстановка и метеоусловия в районе промысла трески были благоприятными. В основном преобладали ветры юго-восточного направления силой два-четыре балла. Уловы на траление достигали от 30 до 80 ц. Район промысла трески очень сложный для судовождения, часты туманы, большие приливо-отливные течения, постоянные миграции трески, все это требует от штурманского состава определенного навыка.

20 июля, в связи с ухудшением промысловой обстановки, флот был вынужден переместиться в северные координаты... с глубинами 65—80 м. В этом районе треска крупная, более 44 см, без прилова, питается в основном креветкой. Уловы на одно траление достигали от 10 до 30 ц при полуторачасовом тралении. Несмотря на то, что флот УТРФ впервые в этом году начал осваивать промысел трески в Анадырском заливе, не имея карт, определенных рекомендаций как со стороны ТИНРО, так и промысловой разведки, все-таки экипажи промысловых судов быстро ориентировались в промысловой обстановке и переходили без потерь из одного района промысла в другой.

За период работы (июль и август) нашими судами были определены основные районы промысла трески. Первый и самый перспективный — это траверз бухты Угольной с изобатами глубин 60—80 м. Здесь скопления трески держатся хотя и на небольшом квадрате, но с хорошими промысловыми скоплениями в течение продолжительного времени. Уловы в сутки на одно среднесписочное судно — от 20 до 50 ц при полуторачасовом тралении. Отличен этот район и тем, что при условиях штормовых погод флот без больших потерь времени на переход может отстаиваться в бухте Угольной. Здесь же при шести-семибалльных штормах, когда работает промысловый флот и сдача на рефрижераторы в районе промысла влечет определенный риск во время стоянок у их борта, можно без лишних потерь времени ставить рефрижераторы в бухту, а промысловые суда с очередным заловом направлять для сдачи.

Второй район менее перспективен, но когда в первом уловы трески резко падают, флот переходит на север — траверз реки Анадырь. Несмотря на наибольшие уловы и небольшой район скопления здесь можно работать в течение четырех-пяти дней, до появления трески в южном районе. В течение этих дней флот постоянно загружен, и с исчезновением здесь трески без предварительных поисков снимается на юг...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 530, л. 46—48

Мы с «Пикши»

Что-то уж несколько зачастил в наш адрес оборот «парни в робах», встречающийся в газетных очерках, в передачах радио и телевидения. Возможно, помимо воли его создателя, здесь подчеркивается некоторая

душевная грубоватость рыбаков. Эдакий, мол, «простой, грубоватый народ». Пусть так, но надо видеть, как чутко реагирует каждый из «парней в робах» на все перипетии борьбы за место в таблице показателей добычи рыбы и уж, конечно, буквально на каждую строку, появившуюся в газете о своем судне.

22 сентября в газете «За высокие уловы» была помещена заметка помощника рыбмастера А. Попова. Речь шла о низком уровне бондарного искусства у матросов нашего экипажа, и в первую очередь, конечно, хоть фамилия и не была названа, главный упрек относился к бондарю Н. Слепых. Что можно сказать? Я далек от мысли, что А. Попов хотел заявить, что-де все на палубе «доморощенные мастера» (фраза из заметки). Но вольно или невольно человеку, не знакомому с людьми нашего экипажа, все представится именно так. А на самом деле было иначе.

Молодой матрос, курсант мореходного училища, кстати сказать, отлично поработавший первую в своей жизни путину, в рабочем азарте, как говорится, «переборщил». Мы получали бочку с плавбазы «Советская Камчатка», спешили успеть в дрейф, а потому шла авральная работа. Бочки принимали несколько человек. Разбондаривали, перекидывали в трюм, на бак, укладывали. Работа шла споро, дружно. Вот тут-то и «переборщил» наш молодой товарищ, помогавший бондарю. Он взял потяжелее молоток и... был за этим грешным делом замечен мастером с плавбазы. Справедливости ради, он обработал всего лишь несколько бочек, не повредив их, но... база права. С быстротой, достойной лучшего применения, на плавбазе был составлен акт.

Я умышленно не называю фамилии этого матроса, который переживал случившееся сильнее всех: рыбак все-таки не просто «парень в робе». Видимо, вышесказанное и послужило А. Попову поводом для написания заметки, хотя ничего подобного больше не повторялось, и дело, казалось, кануло в Лету. Ан нет. Вот последствия.

Управление флота быстро среагировало и в октябре (!!!) прислало бондаря. СРТ «Калыгирь» умоляет нас забрать «своего» человека, а мы из-за штормов не могли с ним встретиться. Наш бондарь Н. Слепых, закрывший не один десяток тысяч бочек, плавающий бондарем не одну и не две путины с таким опытным капитаном-промысловиком, как В. И. Кулабухов, в конце успешной для СРТ «Пикша» путины чувствует себя как бы виноватым перед командой, мол, с другим было бы лучше.

СРТ «Пикша» всю путину в тройке лидеров. В июле в честь его успехов был поднят вымпел трудовой славы, экипаж в честь Октября награжден денежной премией. Досрочно выполнено рейсовое задание, в сентябре годовой план, в сентябре же наш экипаж занял второе место по вылову среди судов УТРФ. Да, судно старовато и после путины станет в капитальный ремонт, но тем и явственнее заслуга экипажа в достигнутых успехах на промысле. Мы закончили трудную путину, закончили хорошо, и каждому из нас на берегу не стыдно сказать: «Я с “Пикши”!»

Г. Прокопенко, третий механик

За высокие уловы, 13 ноября 1968 г., № 131

210

П Р И К А З

По Управлению тралового и рефрижераторного флота

г.Петропавловск-
Камчатский.

№ 223 от "5" апреля 1968г.

СОДЕРЖАНИЕ: "О выплате вознаграждения за разработку проекта и внедрения механизации по переработке минтая на п/б "Сов.Камчатка".

В январе месяце 1968 года работниками Управления, СРЗ "Фреза" при активном участии экипажа был разработан проект и установлено оборудование для выпуска фарша из минтая на п/б "Сов. Камчатка". За 50 дней промысла благодаря хорошей работе оборудования экипаж выпустил 90 тысяч центнеров фарша.

На основании вышеизложенного и письма Камчатрыбпрома № 719-258 от 28 февраля 1968 года

ПРИКАЗЫВАЮ:

§-1.

Выплатить вознаграждение работникам Управления, СРЗ "Фреза" и п/б "Сов.Камчатка"

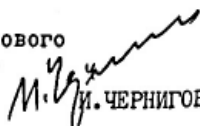
1. АРЖАЕВУ Н.Г. - инженеру техотдела УТРФ - 120 руб.
2. АНДРЮШКОВУ В.Г. - инженеру конструктору - 120 руб.
3. УСТАВ О.И. - капитан-директору на п/б "С.Камчатка" - 120 руб.
4. ЯРОШЕВСКОМУ С.Д. - нач.техотдела УТРФ - 120 руб.
5. СУПРУНЧИКУ В.А. - ст.механику п/б "С.Камчатка" - 120 руб.
6. МЯГКОВУ В.М. - зам.нач.техотдела - 100 руб.
7. ЗАЛОЯ А.В. - слесарю СРЗ "Фреза" - 100 руб.
8. ГРАЧЕВУ В.И. - бригадиру слесарей СРЗ "Фреза" - 100 руб.
9. РУДЕНКО А.Ф. - бригадиру эл.монтажников СРЗ "Фреза" - 100 руб.
10. БЕЛОКРИНИЦКОМУ В.И. - бригадиру судосборщиков СРЗ "Фреза" - 100 руб.
11. ОСИПОВУ А.П. - электросварщику СРЗ "Фреза" - 100 руб.

Выплату произвести из средств предназначенных на премирование за создание и внедрение новой техники.

§-2.

Главному бухгалтеру тов.Сукало М.С. - перечислить СРЗ "Фреза" 500/пятьсот/ руб. из фонда за создание и внедрение новой техники.

Начальник Управления тралового
и рефрижераторного флота


И. ЧЕРНИГОВСКИЙ.

Приказ по УТРФ о премировании от 5 апреля 1968 г. (из фондов ГАКК)

**Приказ по УТРФ № 709 от 13 ноября 1968 г. «Об организации
Охотоморской минтаевой экспедиции»**

В целях безусловного выполнения повышенных обязательств в 1968 г. по вылову в ноябре и декабре 160 тыс. ц приказываю:

1. После официального закрытия Охотоморской сельдяной экспедиции промысловый флот в количестве 14 единиц без захода в порт перевести на промысел минтая в район западного побережья Камчатки. Организовать Охотоморскую минтаевую экспедицию с 20 ноября...

2. Тов. Грачеву Ю. М. обеспечить своевременный переход флота с промысла сельди на добычу минтая.

3. Механико-судовой службе (тов. Ярошевскому С. Д.), отделу добычи (тов. Пашенко А. Г.) обеспечить выставление флота на промысел минтая: в ноябре — 14 СРТ, в декабре — 18 СРТ.

5. Для приема минтая от промысловых судов выделить плавбазы «Советская Камчатка» и «50 лет Октября» с суточным приемом 1 500 ц каждая...

Начальник УТРФ *П. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 575, л. 156

Приложение к приказу по УТРФ № 731 от 21 ноября 1968 г.

**«Перечень производственных упущений, за которые начальник
УТРФ может лишить премии полностью или частично»**

1. Невыполнение задания по ассортименту, нарушение технических инструкций, требований стандартов и технических условий по обработке, тарировке рыбы и маркировке тары.

2. Аварии и аварийные случаи. Несвоевременное донесение об аварийном случае и неправильное оформление аварийных документов.

3. Нарушение устава службы, правил навигации и судовождения, технической эксплуатации судна и судовых механизмов, радиосвязи и радиотелефонных переговоров, невыполнение графика профилактических осмотров.

4. Неудовлетворительное техническое и санитарное состояние судна или отдельных его участков по заведыванию.

5. Некачественное составление и несвоевременное представление ремонтных ведомостей, заявок на материально-техническое снабжение, отчетов, другой судовой документации.

6. Задержка постановки в ремонт и выхода судна в рейс по вине членов экипажа.

7. Нарушение правил техники безопасности и требований морской практики.

8. Неполное использование грузовместимости трюмов (для плавбаз), случаи порчи рыбопродукции и других грузов по вине членов экипажа.

9. Нарушение правил противопожарной безопасности судна.

10. Перерасход орудий лова, соли, тары, топлива, смазочных и других материалов. Нарушение правил хранения промышленного вооружения.

11. Низкое качество поисковых и экспериментальных работ.

Заместитель начальника УТРФ
по экономическим вопросам *П. Ичуаидзе*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 575, л. 205

Приказ по УТРФ № 741 от 26 ноября 1968 г.

На основании совместного постановления Камчатского обкома ВЛКСМ, Камчатрыбпрома и Облрыбколхозсоюза от 20 октября 1968 г. по третьему этапу социалистического соревнования в честь 50-летия Ленинского комсомола среди комсомольско-молодежных коллективов рыбной промышленности приказываю:

1. Наградить ценным подарком за счет средств фонда предприятия: комсомольско-молодежную организацию УТРФ на сумму 200 руб.; комсомольско-молодежный экипаж СРТ «Соликамск» — на сумму 150 руб.; комсомольско-молодежный экипаж СРТ «Кременчуг» — на сумму 75 руб.; комсомольско-молодежный экипаж плавбазы «Ламут» — на сумму 250 руб.; комсомольско-молодежную бригаду СРЗ «Фреза» (бригадир А. Загородных) — на сумму 50 руб.

2. Начальнику АХО тов. Линькову И. М. приобрести ценные подарки на указанную сумму.

Начальник УТРФ *П. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 575, л. 220

Список капитанов судов, работавших в УТРФ по состоянию на 15 декабря 1968 г.

Плавбазы:

«Советская Камчатка» — Устав Оскар Иванович, 1930 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1950 г. окончил Дальрыбтехникум, КДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1951 г.

«Чукотка» — Гусаров Михаил Иванович, 1930 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1963 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1943 г.

«50 лет Октября» — Пермяков Владилен Иннокентьевич, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1954 г. окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1954 г.

«Орочон» — Гимильштейн Анатолий Александрович, 1935 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1957 г.

«Эскимос» — Скворцов Александр Иванович, 1936 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1958 г.

СРТМ:

№ 8-402 — Локтев Виктор Афанасьевич, 1929 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1948 г. окончил Астраханский рыбтехникум, КДП, в должности с 1956 г., в УТРФ с 1948 г.

№ 8-410 — Нестеров Анатолий Степанович, 1938 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1956 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1956 г.

№ 8-411 — Зайченко Александр Иванович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1958 г.

№ 8-414 — Васильев Владимир Александрович, 1931 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1950 г.

№ 8-438 — Антипов Николай Сидорович, 1920 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1956 г.

№ 8-444 — Самойленко Анатолий Никифорович, 1936 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1955 г.

№ 8-850 — Аржаев Виктор Никитович, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1958 г.

№ 8-454 — Заварин Владимир Антонинович, 1939 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Находкинское МУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1961 г.

№ 8-466 — Усков Алексей Нифантьевич, 1918 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1950 г.

№ 8-486 — Шульгач Виталий Денисович, 1939 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1959 г.

№ 8-487 — Сыпле Владимир Федорович, 1929 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1966 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1964 г.

«Орель» — Квилюнас Юрий Николаевич, 1938 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1960 г.

«Софийск» — Васильев Иван Алексеевич, 1927 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1957 г.

№ 1314 — Большанин Александр Данилович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1957 г.

СРТ-300:

«Кошегочек» — Павлуш Василий Павлович, 1924 г. р., член КПСС, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1947 г.

«Кихчик» — Роленко Борис Иванович, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1961 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

«Кавран» — Басов Евгений Иванович, 1939 г. р., член КПСС, окончил ШУККПС и заочно четвертый курс ПКМУ, КМП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1957 г.

«Камчадал» — Будаев Николай Петрович, 1935 г. р., член КПСС, в 1961 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1959 г.

«Карагинский» — Баладжаев Фарзад Баладжаевич, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил Бакинское МУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

«Кавача» — Пospelов Владимир Михайлович, 1928 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил УКК в Ростове, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1963 г.

«Каменный» — Бурля Борис Николаевич, 1936 г. р., член КПСС, окончил УКК в Одессе, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1961 г.

«Кроноцкий» — Чудогашев Юрий Александрович, 1931 г. р., член КПСС, образование высшее, в 1954 г. окончил высшее военно-морское училище, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1961 г.

«Семипалатинск» — Кузнецов Владимир Дмитриевич, 1933 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1958 г.

«Серпухов» — Авдейков Юрий Андреевич, 1940 г. р., член КПСС, в 1958 г. окончил мореходную школу в Таганроге, КМП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1958 г.

«Соликамск» — Числов Константин Андреевич, 1921 г. р., член КПСС, в 1957 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1956 г.

«40 лет ВЛКСМ» — Путинцев Георгий Никитович, 1931 г. р., беспартийный, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1958 г.

«Фиорд» — Гречушкин Юрий Константинович, 1932 г. р., беспартийный, в 1958 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1952 г.

«Калыгирь» — Кривобок Николай Иванович, 1929 г. р., беспартийный, в 1958 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1960 г.

«Пикша» — Кулабухов Владимир Иванович, 1930 г. р., член КПСС, в 1954 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1954 г.

«Полярник» — Нестеров Алексей Егорович, 1927 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1955 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1955 г.

«Портовик» — Фирсов Борис Лукич, 1927 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1959 г. окончил УКК, КМП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1959 г.

«Рыбинск» — Беляев Геннадий Михайлович, 1927 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1962 г.

«Раздол» — Горбенко Владимир Васильевич, 1933 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1956 г.

«Ропша» — Платонов Анатолий Михайлович, 1926 г. р., член КПСС, окончил УКК, КМП, в должности с 1968 г.

«Синарск» — Кузин Юрий Павлович, 1931 г. р., беспартийный, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1951 г.

«Сокол» — Пронтушев Юрий Алексеевич, 1934 г. р., беспартийный, образование высшее, в 1956 г. окончил Балтийское военно-морское училище, ШДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1962 г.

СРТ-400:

«Валерий Быковский» — Воронцов Александр Николаевич, 1932 г. р., член КПСС, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1956 г.

«Кекурный» — Горячев Валерий Анатольевич, 1937 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил Херсонское МУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1958 г.

«Крузенштерн» — Павленкович Петр Филиппович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1958 г.

«Камбальный» — Соловьев Владимир Константинович, 1929 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1957 г., в УТРФ с 1953 г.

«Крутой» — Немытьков Леонид Егорович, 1932 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1956 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1956 г.

«Алушта» — Анисимов Игорь Степанович, 1927 г. р., член КПСС, в 1958 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1955 г.

«Кедровый» — Марьянов Анатолий Григорьевич, 1925 г. р., беспартийный, образование высшее, в 1947 г. окончил высшее Ленинградское морское училище, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1959 г.

«Академик Книпович» — Шевашкевич Иван Павлович, 1934 г. р., член КПСС, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1962 г.

СПТР-400:

«Андрей Николаев» — Чанцев Борис Петрович, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1959 г.

«Герман Титов» — Амирбемян Армар Аршамович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1955 г.

«Кротон» — Осьминин Георгий Иванович, 1935 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1954 г.

«Кратер» — Бочкарев Владимир Николаевич, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1960 г.

«Кит» — Лысов Виктор Семенович, 1927 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил Бакинское МУ, ШДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1961 г.

«Канск» — Греков Виктор Федорович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

«Кумроч» — Великий Федор Михайлович, 1928 г. р., член КПСС, в 1961 г. окончил УКК при КЧГМП, КМП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1948 г.

«Крильон» — Лядов Владимир Иванович, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

«Коростень» — Хорольский Анатолий Яковлевич, 1934 г. р., беспартийный, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1960 г.

«Клин» — Журба Георгий Игнатьевич, 1927 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1958 г.

«Кузачин» — Готовский Николай Матвеевич, 1913 г. р., беспартийный, в 1947 г. окончил УКК во Владивостоке, КМП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1956 г.

«Кременчуг» — Величко Валерий Иванович, 1939 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

«Казбек» — Шитов Виктор Ефремович, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1957 г.

«Каховка» — Михайлов Владимир Михайлович, 1938 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1956 г.

«Космос» — Цуканов Емельян Иванович, 1924 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1956 г.

«Кострома» — Поляков Александр Тимофеевич, 1931 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1961 г.

«Каюм» — Бойко Петр Ефимович, 1938 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1953 г.

«Лепп» — Мильхер Эдуард Евгеньевич, 1936 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

«Лосось» — Брицкий Анатолий Иосифович, 1934 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1955 г.

«Николай Вилков» — Палагин Владимир Афанасьевич, 1935 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1954 г. окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1954 г.

«Штиль» — Стеценко Александр Свиридович, 1938 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1963 г. окончил УКК, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1961 г.

«Конус» — Новиков Николай Андреевич, 1914 г. р., беспартийный, в 1956 г. окончил УКК в Таллине, КМП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1961 г.

«Кинешма» — Чижев Юрий Дмитриевич, 1938 г. р., член КПСС, в 1958 г. окончил Таганрогскую мореходную школу, КМП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1958 г.

«Подосиновец» — Заводевкин Петр Владимирович, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1954 г.

Подменная команда:

Тарасов Платон Семенович, 1929 г. р., беспартийный, в 1957 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1956 г.

Костюнин Василий Леонтьевич, 1917 г. р., член КПСС, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1937 г.

Иванычев Леонид Николаевич, 1932 г. р., беспартийный, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1957 г.

Мамонов Федор Евстигнеевич, 1927 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1966 г.

Скорик Иван Романович, 1929 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1948 г. окончил ПКМРПТ, ШДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1949 г.

Чирков Евгений Прокопьевич, 1932 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1954 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1954 г.

Альмуханов Кубен Асонович, 1930 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1954 г.

Лысаков Григорий Кириллович, 1918 г. р., член КПСС, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1950 г.

Финашин Василий Тимофеевич, 1912 г. р., беспартийный, в 1939 г. окончил УКК во Владивостоке, КМП, в должности с 1947 г., в УТРФ с 1939 г.

Курьянов Михаил Семенович, 1916 г. р., беспартийный, в 1947 г. окончил УКК, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

На подменах:

Турянский Василий Павлович, 1913 г. р., член КПСС, в 1955 г. окончил УКК в Мурманске, КДП, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1962 г.

Падун Анатолий Анатольевич, 1931 г. р., член КПСС, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1961 г.

Воронин Михаил Александрович, 1926 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил УКК, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1957 г.

Черников Василий Николаевич, 1928 г. р., беспартийный, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1952 г.

Афанасьев Владимир Федорович, 1935 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1966 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1965 г.

Михалев Валентин Михайлович, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1957 г.

Морозов Эдуард Иванович, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1959 г.

Сапожников Михаил Карпович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1962 г.

Кривошеев Виктор Ефимович, 1934 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1957 г.

Авдеев Николай Иванович, 1936 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1956 г.

Крендель Геннадий Александрович, 1938 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1959 г.

Киселев Виктор Федорович, 1938 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1958 г. окончил Вилковскую мореходную школу, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1958 г.

Трошков Николай Иванович, 1937 г. р., беспартийный, в 1958 г. окончил Таганрогскую мореходную школу, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

Резник Василий Викторович, 1939 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1959 г. окончил Вилковскую мореходную школу, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

Тихонов Иван Васильевич, 1935 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1957 г.

Петричев Анатолий Захарович, 1933 г. р., член КПСС, в 1958 г. окончил УЖК, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1957 г.

Горлов Александр Михайлович, 1936 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1957 г.

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 568, л. 79—92

Список старших механиков судов УТРФ по состоянию на 15 декабря 1968 г.

Плавбазы:

«Советская Камчатка» — Лабут Валентин Петрович, 1908 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1937 г. окончил Владивостокский морской техникум, МП-1, в должности с 1946 г., в УТРФ с 1931 г.

«Чукотка» — Трякин Николай Матвеевич, 1927 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1947 г. окончил ПКМРПТ, МП-1, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1947 г.

«50 лет Октября» — Печенкин Константин Константинович, 1918 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, МД-1, в должности с 1956 г., в УТРФ с 1946 г.

«Ламут» — Корж Александр Афанасьевич, 1928 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1963 г. заочно окончил ПКМУ, МД-1, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1952 г.

«Орочон» — Ившин Борис Анатольевич, 1929 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, окончил ПКМРПТ, МП-1, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1951 г.

«Эскимос» — Савицкий Леонид Константинович, 1927 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1963 г. окончил ПКМУ, МП-1, в должности с 1954 г., в УТРФ с 1950 г.

СРТМ:

№ 8-402 — Любкин Николай Дмитриевич, 1930 г. р., беспартийный, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1957 г., в УТРФ с 1951 г.

№ 8-410 — Брызгалов Василий Александрович, 1927 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1957 г.

№ 8-411 — Дембеков Михаил Семенович, 1930 г. р., беспартийный, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1953 г.

№ 8-414 — Колонтаев Александр Петрович, 1931 г. р., беспартийный, в 1963 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1959 г.

№ 8-438 — Акимов Михаил Афанасьевич, 1912 г. р., беспартийный, в 1963 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1951 г., в УТРФ с 1951 г.

№ 8-444 — Дрызлов Юрий Павлович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1954 г.

№ 8-450 — Благодоров Владимир Константинович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1957 г.

№ 8-454 — Алехин Михаил Кириллович, 1932 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1952 г.

№ 8-466 — Вершинин Петр Георгиевич, 1930 г. р., беспартийный, в 1965 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1959 г.

№ 8-486 — Игнатенко Виктор Григорьевич, 1939 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1958 г.

№ 8-487 — Сулейманов Наиль Хафизович, 1936 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1962 г.

«Орель» — Вовчук Дмитрий Николаевич, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности 1968 г., в УТРФ с 1960 г.

«Софийск» — Критинин Виктор Иванович, 1935 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1957 г.

№ 1314 — Шундрик Борис Иосифович, 1932 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1956 г.

СРТ-300:

«Кошегочек» — Зайчумс Эрик Викентьевич, 1939 г. р., беспартийный, окончил УКК в Вентспилсе, МД-3, в должности 1968 г., в УТРФ с 1964 г.

«Кихчик» — Верзунов Василий Тихонович, 1926 г. р., беспартийный, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1954 г.

«Кавран» — Разумов Виктор Васильевич, 1937 г. р., беспартийный, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1955 г.

«Камчадал» — Сакович Валерий Константинович, 1939 г. р., беспартийный, образование высшее, в 1967 г. окончил Дальрыбвтуз, МД-3, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1967 г.

«Кавача» — Юлин Павел Петрович, 1935 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-3, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1955 г.

«Каменный» — Мартынов Владимир Андреевич, 1931 г. р., беспартийный, в 1958 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1948 г.

«Кроноцкий» — Долгопол Виктор Филиппович, 1933 г. р., член КПСС, в 1957 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1956 г.

«Семипалатинск» — Кукушкин Николай Исаевич, 1941 г. р., член ВЛКСМ, образование среднетехническое, в 1962 г. окончил Ростовское МУ, МД-3, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1962 г.

«Серпухов» — Матрюков Александр Александрович, 1939 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1967 г. заочно окончил ПКМУ, МД-3, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1959 г.

«Соликамск» — Воронин Георгий Иванович, 1933 г. р., беспартийный, в 1968 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1953 г.

«40 лет ВЛКСМ» — Чайничков Анатолий Александрович, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1958 г.

«Фиорд» — Коновалов Лев Васильевич, 1937 г. р., беспартийный, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1955 г.

«Калыгирь» — Войтюк Александр Андреевич, 1940 г. р., член ВЛКСМ, в 1956 г. окончил Вилковскую мореходную школу, МД-3, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1959 г.

«Пикиша» — Волчаренко Юрий Георгиевич, 1930 г. р., член КПСС, в 1957 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1952 г.

«Полярник» — Винокуров Геннадий Степанович, 1931 г. р., беспартийный, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1951 г.

«Портовик» — Симонов Владимир Алексеевич, 1926 г. р., беспартийный, окончил курсы дизелистов при военно-морском училище, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1962 г.

«Рыбинск» — Стрельцов Александр Алексеевич, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1963 г.

«Раздол» — Марченко Анатолий Антонович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Ростовское МУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1960 г.

«Ропша» — Васильев Сафон Максимович, 1935 г. р., беспартийный, в 1956 г. окончил ШУККПС в Клайпеде, МД-3, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1961 г.

«Синарк» — Шeverдов Николай Александрович, 1926 г. р., беспартийный, в 1951 г. окончил УКК в Енисейске, МД-3, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1955 г.

«Сокол» — Воробьев Евгений Иванович, 1929 г. р., беспартийный, в 1952 г. окончил УКК в Таллине, МД-3, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1967 г.

СРТ-400:

«Корф» — Мурга Геннадий Трофимович, 1932 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Сахалинское МУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1960 г.

«Кекурный» — Баранов Александр Кузьмич, 1924 г. р., член КПСС, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1955 г., в УТРФ с 1949 г.

«Крузенштерн» — Жашков Николай Егорович, 1927 г. р., член КПСС, в 1954 г. окончил ШУККПС в Петропавловск-Камчатский, МД-2, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1954 г.

«Камбальный» — Кирсанов Анатолий Иванович, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1962 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1962 г.

«Крутой» — Смирнов Константин Васильевич, 1940 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Клайпедское МУ, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1960 г.

«Алушта» — Поздняков Михаил Макарович, 1911 г. р., беспартийный, в 1953 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1953 г., в УТРФ с 1951 г.

«Кедровый» — Хаджимухамедов Валерий Халмурадович, 1940 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1962 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1962 г.

«Академик Книпович» — Коняев Александр Васильевич, 1939 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Клайпедское МУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1960 г.

СРТР-400:

«Андрян Николаев» — Дидух Анатолий Сергеевич, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1961 г. окончил Одесское МУ, МД-2, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1961 г.

«Герман Титов» — Штырхун Петр Игнатьевич, 1929 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1956 г.

«Кротон» — Ильичев Борис Борисович, 1939 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1960 г.

«Кратер» — Усенко Павел Иванович, 1936 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1958 г.

«Кит» — Матюнин Иван Никифорович, 1927 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1955 г.

«Канск» — Агапитов Николай Харитонович, 1933 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1954 г.

«Кумроч» — Червяков Геннадий Георгиевич, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1956 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1958 г.

«Крильон» — Сторонкин Константин Иванович, 1927 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1949 г. окончил ПКМРПТ, МД-1, в должности с 1952 г., в УТРФ с 1949 г.

«Коростень» — Кущенко Борис Александрович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1958 г.

«Клин» — Казанский Юрий Леонидович, 1935 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1957 г.

«Кузачин» — Коновальчук Павел Кириллович, 1929 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1954 г.

«Кременчуг» — Музыка Владимир Абрамович, 1940 г. р., член ВЛКСМ, образование среднетехническое, в 1967 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1960 г.

«Казбек» — Марков Владимир Владимирович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1957 г.

«Каховка» — Гуськов Геннадий Васильевич, 1936 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1958 г.

«Космос» — Опекин Николай Васильевич, 1927 г. р., член КПСС, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1952 г.

«Кострома» — Корочин Валентин Матвеевич, 1915 г. р., член КПСС, в 1954 г. окончил ШУККПС, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1942 г.

«Каюм» — Кущенко Борис Александрович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1950 г.

«Лец» — Жила Геннадий Дмитриевич, 1936 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1958 г.

«Лосось» — Зраев Степан Михайлович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1938 г., в УТРФ с 1955 г.

«Николай Вилков» — Гермес Константин Константинович, 1915 г. р., беспартийный, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1957 г.

«Штиль» — Елисеев Николай Пантелеевич, 1930 г. р., член КПСС, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1954 г.

«Конус» — Христюк Алексей Андреевич, 1926 г. р., член КПСС, образование высшее, в 1966 г. окончил Дальрыбвтуз, МД-2, в должности с 1952 г., в УТРФ с 1950 г.

«Кинешма» — Ярош Анатолий Андреевич, 1936 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1956 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1957 г.

«Подосиновец» — Чернышев Валентин Александрович, 1929 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1949 г. окончил ПКМРПТ, МД-1, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1949 г.

Подменная команда:

Шатунов Александр Иванович, 1920 г. р., беспартийный, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1941 г.

Харченко Виктор Ильич, 1914 г. р., член КПСС, в 1958 г. окончил УКК, МД-3, в должности с 1956 г., в УТРФ с 1952 г.

Богушевич Алексей Иванович, 1918 г. р., член КПСС, в 1953 г. окончил УКК, МД-3, в должности с 1955 г., в УТРФ с 1940 г.

Салеев Николай Дмитриевич, 1926 г. р., беспартийный, в 1957 г. окончил УКК, МД-3, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1955 г.

Петров Владимир Дмитриевич, 1927 г. р., беспартийный, в 1954 г. окончил УКК, МД-3, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

Жулавский Константин Анатольевич, 1917 г. р., беспартийный, в 1954 г. окончил УКК, МД-3, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1952 г.

Прошкин Сергей Николаевич, 1931 г. р., беспартийный, в 1957 г. окончил мореходную школу в Николаеве, МД-3, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1957 г.

На подменах:

Пшеннов Михаил Иванович, 1924 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1962 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1952 г.

Луцай Владимир Николаевич, 1939 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1961 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

Черепанов Борис Вениаминович, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1958 г.

Охотенко Леонид Павлович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1957 г.

Гусев Владимир Тимофеевич, 1937 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1967 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1964 г.

Житков Владимир Никифорович, 1928 г. р., беспартийный, в 1958 г. окончил УКК, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1956 г.

Полторанин Анатолий Алексеевич, 1940 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1962 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1962 г.

Обухов Анатолий Миронович, 1935 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1957 г.

Ясиновский Юрий Петрович, 1940 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Ростовское МУ, МД-2, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1960 г.

Макаров Виктор Владимирович, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1961 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

Коноплев Николай Васильевич, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1962 г. окончил Ростовское МУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1962 г.

Перепелкин Геннадий Яковлевич, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1958 г.

Пивинский Виталий Леонидович, 1933 г. р., беспартийный, в 1952 г. окончил УКК, МД-2, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1959 г.

Захаров Николай Яковлевич, 1939 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Клайпедское МУ, МД-2, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

Селезнев Леонид Петрович, 1930 г. р., член КПСС, образование высшее, в 1967 г. окончил Дальрыбвтуз, МД-1, в должности с 1956 г., в УТРФ с 1951 г.

Прокопенко Георгий Филиппович, 1938 г. р., беспартийный, образование высшее, в 1965 г. окончил Севастопольское инженерное училище, МД-3, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1965 г.

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 568, л. 100—111

Обработчики не подвели...

Надо сказать, нелегко далось нам освоение этого гиганта — плавбазы «50 лет Октября». Знакомство было трудным. Положение усугублялось еще и тем, что в экипаже судна было много новичков, да и бригады громоздкие создали — по 45 человек в каждой. Техника на корабле новая, в деле не опробована, технически грамотных людей в бригадах мало. И к делу приступать надо, и знакомить обработчиков с механизмами. Прошло не менее двадцати дней, пока коллектив не освоился с технологией, с оборудованием.

В начале сентября приступили к выпуску готовой продукции — слабосоленой сельди в бочках. Часть обработчиков, уже достаточно освоившихся в нашем цехе, перевели в цех спецпосола на выпуск пресервов.

Осталось в бригаде 38 человек. Каждый знал свое постоянное место, совершенствовался на одном постоянном процессе. Это позволяло приобретать определенные навыки, а значит, скорость и чистоту труда, повышать его результативность. На второстепенных работах иногда допускались замены, а что касается сортировщиков, вибраторщиков и весовщиков, в течение всего рейса они оставались на своих постах.

На плавбазе работали две бригады. Между ними был заключен договор о социалистическом соревновании. Это дало хороший толчок развитию инициативы, повысило ответственность каждого обработчика за успех общего дела, за качество выпускаемой продукции. На ответственных участках производства трудились наиболее опытные специалисты.

Пример, достойный подражания, являли в труде такие наши товарищи, как Горский, Лисковский, Нестеров, Болонина и многие другие. И такие, как они, строго спрашивали с нерадивых, не мирились с нытиками, вели за собой коллектив. Те же, кто спасовал перед первыми трудностями, не задержались на корабле. Без особых сожалений расставался с такими и коллектив.

Тон в труде задавал и сам вожак бригады Павел Алексеенко. Коллектив бригады взял очень емкое обязательство, и выполнить его было делом чести каждого.

Вырабатывать при наличии полуфабриката 600 ц высококачественной продукции в смену, по-хозяйски эксплуатировать технику, бороться за культуру производства, экономить бочкотару, соль и другие материалы — таков был прицел коллектива. И, надо отдать должное, обработчики потрудились на славу. Соревновались со второй бригадой. Итоги подводили систематически. К концу рейса результаты у обеих бригад были почти одинаковые, хотя в ходе соревнования верх брал то один, то другой коллектив попеременно.

Прошло немного времени, и наша судовая Доска почета густо заселилась портретами лучших людей. Отличными производственниками рекомендовали себя ребята, совсем недавно демобилизованные из рядов Советской Армии, — Геннадий Нестеров, Алексей Надько. Четкость в исполнении, быстрота и добросовестность — вот, пожалуй, отличительный рабочий почерк этих парней.

Были у нас и «перекуры» по причине выхода из строя технологического оборудования, в частности, вибраторов на мойках, транспортеров, особенно скребковых. На последних дело портит резиновая лента, которая при эксплуатации вытягивается и пробуксовывает на барабанах, рвет рыбу, создавая там самым излишние потери при обработке. Кроме того, обилие подъемов и спусков в транспортерах неблагоприятно влияет на качество продукции: у слабой рыбы при ударах и падении с высоты в полтора метра лопаются брюшко. А подобный «лопанец», как мы его называем, явление весьма нежелательное.

Практика показала, что необходим палубный транспортер, он даст возможность уменьшить количество людей в бригадах, облегчить труд.

Исчезнет необходимость в очень утомительной позе катить бочки с рыбой на расстояние 60—70 метров от пятого трюма до второго. А на этом ручном процессе занято по четыре-пять человек в течение десяти часов. Желательно этот труд механизировать.

Очень много было задержек из-за донника, так как бочкотара проходила по четыре-пять оборотов, а некоторые бочки и того больше. Никакие донники не выдерживали такого количества оборотов. В итоге очень часто для готовой продукции не хватало качественного донника, что тормозило ее выпуск. Несмотря на имеющиеся трудности бригада справлялась с нормой выработки: 500—600 бочек за смену — 630 ц продукции. Словом, коллектив сделал все возможное, чтобы рейсовое задание выполнить успешно.

В. Коновал, старший рыбмастер

За высокие уловы, 18 декабря 1968 г., № 146

**Приказ по УТРФ № 814 от 26 декабря 1968 г. «О выделении
СРЗ “Фреза” из состава УТРФ»**

В соответствии с приказом Главного управления «Дальрыба» № 126 от 18 марта 1968 г. и приказа по Камчатскому управлению рыбной промышленности № 392 от 19 декабря 1968 г., приказываю:

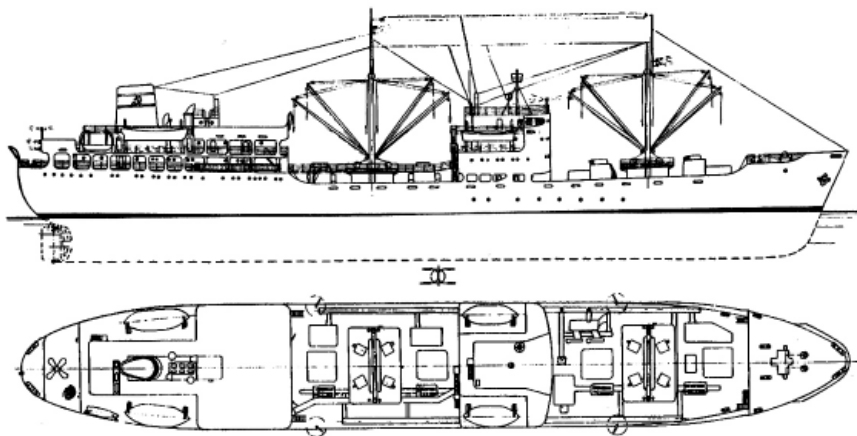
1. Выделить из состава УТРФ по балансу на 1 января 1969 г. СРЗ «Фреза».
2. Главному бухгалтеру тов. Сукало М. С. передать на баланс СРЗ «Фреза» основные фонды по состоянию на 1 января 1968 г.
3. Начальнику финансового отдела тов. Норкиной Ф. С. передать СРЗ «Фреза» действующие нормативы оборотных средств и лимиты Госбанка по объектам регистрации.
4. Начальнику ЖКО тов. Бурмакину И. М. передать на баланс СРЗ «Фреза» детский сад № 35 по ул. Кутузова.

Начальник УТРФ И. Черниговский

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 576, л. 139

ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ НЕКОТОРЫХ ТИПОВ СУДОВ УМАР — УТРФ

Рыбообрабатывающая плавбаза «Ламут»



Год и место постройки: 1959, Япония, г. Осака, завод-строитель — фирма «Хитачи».

Длина 110,2, ширина 16, осадка кормой 6,6, высота борта 9 м.

Регистровая вместимость валовая 4 982, чистая 3 388 рег. т.

Грузоподъемность 1 780 т.

Скорость хода 14,6 узлов.

Автономность 49 суток.

Количество коечных мест 147.

Корпус: система набора смешанная, способ соединения — сварка, количество палуб — 3, водонепроницаемых переборок 6.

Количество и объем трюмов, куб. м: 4 — 381; 677; 563; 564; твиндеков: 7 — 317; 325; 537; 411; 398; 424; 384.

Запасы, т: 684 дизельного, 124 котельного топлива, 400 пресной воды.

Главная энергетическая установка дизельная одновальная: один ГД типа 650VBF-90 мощностью 3 360 л. с. при частоте вращения 200 об/мин.

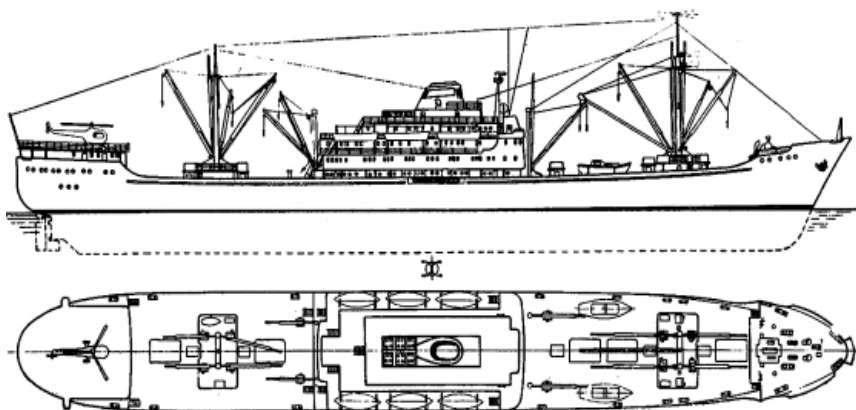
Гребной винт стальной четырехлопастный фиксированного шага диаметром 3,4 м.

Мощность электростанции 665 кВт.

Паровые котлы: один вспомогательный вертикальный производительною 5,6 т/ч с рабочим давлением пара 1,0 МПа, один утилизационный.

Рефрижераторная установка компрессионная, хладагент — фреон-12, холодопроизводительность 306 000 ккал/ч, система охлаждения трюмов воздушная, температура в трюмах -2°C [186, с. 158—159].

**Рыбообрабатывающая плавбаза
пр. В-62 «Советская Камчатка»**



Проект В-62, год и место постройки: 1961, ПНР, г. Гданьск, судовой верфь им. В. И. Ленина.

Длина 155, ширина 20, осадка кормой 8,3, высота борта 11,6 м.

Регистровая вместимость валовая 10 026, чистая 4 656 рег. т.

Грузоподъемность 3 630 т.

Скорость хода 13 узлов.

Автономность 60 суток.

Количество коечных мест 260.

Корпус: система набора поперечная, способ соединения — сварка, количество палуб — 2, водонепроницаемых переборок 9.

Количество и объем трюмов, куб. м: 5 — 490; 735; 1 088; 913; 942, твиндеков: 6 — 733; 771; 1 027; 746; 738; 1 197.

Запасы, т: 1 570 дизельного, 2 440 котельного топлива, 1 964 пресной воды.

Главная энергетическая установка комбинированная турбопоршневая: две паровых машины типа МР-9,5 с турбинами отработавшего пара ТР-9,5 мощностью 1 850/560 л. с. каждая при частоте вращения, соответственно, 120 и 4 300 об/мин.

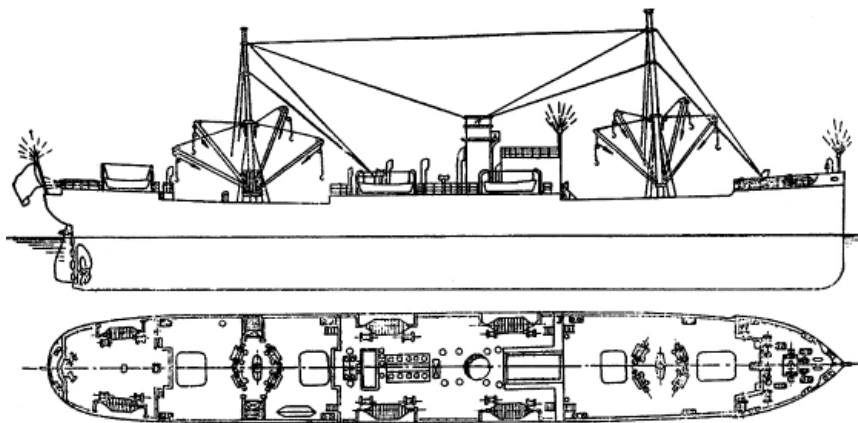
Два стальных трехлопастных гребных винта фиксированного шага диаметром 4,3 м.

Мощность электростанции 1 050 кВт.

Паровые котлы: два главных типа WB-1 производительностью 17,5 т/ч с рабочим давлением 1,6 МПа.

Рефрижераторная установка компрессионная, хладагент — аммиак, холодопроизводительность 675 000 ккал/ч, система охлаждения трюмов рассольная, температура в трюмах 0 °С [186, с. 156—157].

Рефрижераторный пароход (производственный рефрижератор) «Комсомолец Арктики»



Год и место постройки: 1897, Голландия, г. Амстердам.

Длина 98,3, ширина 13,4, осадка кормой 6,6, высота борта 9,4 м.

Регистровая вместимость валовая 3 450, чистая 2 310 рег. т.

Грузоподъемность 1 860 т.

Скорость хода 6 узлов.

Автономность 25 суток.

Количество коечных мест 125.

Корпус: система набора поперечная, способ соединения — клепка, количество палуб — 2, водонепроницаемых переборок 7.

Количество и объем трюмов, куб. м: 4 — 774; 564; 954; 659, твиндеков: 2 — 180, 321.

Запасы, т: 1 194 котельного топлива, 596 пресной воды.

Главный двигатель: паровая машина тройного расширения мощностью 1 281 л. с. при 65 об/мин.

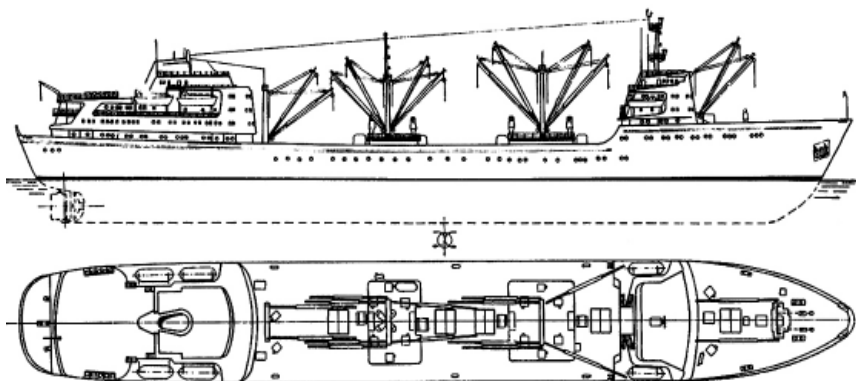
Гребной винт стальной, четырехлопастный, фиксированного шага диаметром 4,72 м.

Мощность электростанции 111 кВт.

Паровые котлы: два главных оборотных с поверхностью нагрева 265 кв. м каждый с рабочим давлением 1,26 МПа.

Рефрижераторная установка компрессорная, хладагент — углекислота, холодопроизводительность 300 000 ккал/ч, система охлаждения трюмов рассольная, температура в трюмах $-18,5^{\circ}\text{C}$ [187, с. 342—343].

Рыбообрабатывающая плавбаза «50 лет Октября»



Проект В-69, год и место постройки: 1967, ПНР, г. Гданьск, судовой верфь им. В. И. Ленина

Длина 164, ширина 21,3, осадка кормой 8,1, высота борта 12,6 м.

Регистровая вместимость валовая 13 570, чистая 6 900 рег. т.

Грузоподъемность 4 670 т.

Скорость хода 14 узлов.

Автономность 75 суток.

Количество коечных мест 254.

Корпус: система набора смешанная, способ соединения — сварка, количество палуб — 2, водонепроницаемых переборок 12.

Количество и объем трюмов, куб. м: 4 — 683; 1 056; 880; 880, твиндеков: 5 — 1 065; 730; 1 245; 960; 950, один мучной трюм 762 куб. м., один мучной твиндек 762 куб. м.

Запасы, т: 3 200 дизельного, 860 котельного топлива, 2 120 пресной воды.

Главный двигатель малооборотный крейцкопфный типа 662VT2BF-140 мощностью 6 500 л. с. при 135 об/мин.

Гребной винт бронзовый, четырехлопастный, фиксированного шага диаметром 4,5 м.

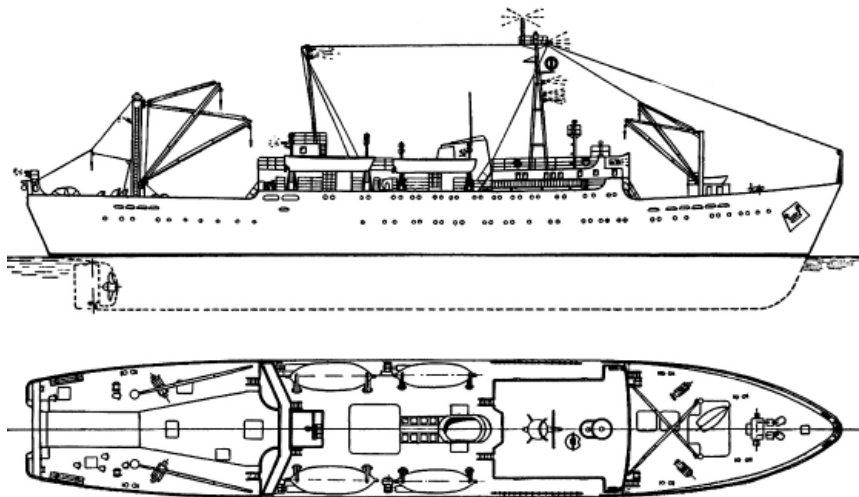
Мощность электростанции 1 962 кВт.

Паровые котлы: два водотрубных типа VX-125 производительностью по 5 т/ч, рабочее давление 1,0 МПа.

Рефрижераторная установка компрессорная, хладагент — аммиак, холодопроизводительность 1 546 000 ккал/ч, система охлаждения трюмов рассольная, в трюме № 5 — воздушная, температура в трюмах -8, -25 °С.

Морозильные аппараты туннельные, температура воздуха -40 °С, производительность 90 т/сутки [186, с. 150—151].

Большой морозильный рыболовный траулер «Браслав»



Проект 394, год и место постройки: 1961, г. Николаев, завод им. Носенко.

Длина наибольшая 84,7, ширина 14, осадка кормой 6,24, высота борта 10 м.

Регистровая вместимость валовая 2 450, чистая 1 225 рег. т.

Грузоподъемность 900 т.

Скорость хода 13 узлов.

Автономность 80 суток.

Количество коечных мест 100.

Корпус: система набора поперечная, способ соединения — сварка, количество палуб — 2, водонепроницаемых переборок 6.

Количество и объем трюмов, куб. м: 5 — 170; 124; 290; 630; 410.

Запасы, т: 565 дизельного, 263 котельного топлива, 285 пресной воды.

Главный двигатель: двухтактный реверсивный типа 8ДР 43/61 мощностью 2 000 л. с. при 250 об/мин.

Гребной винт бронзовый, четырехлопастный, регулируемого шага диаметром 2,8 м.

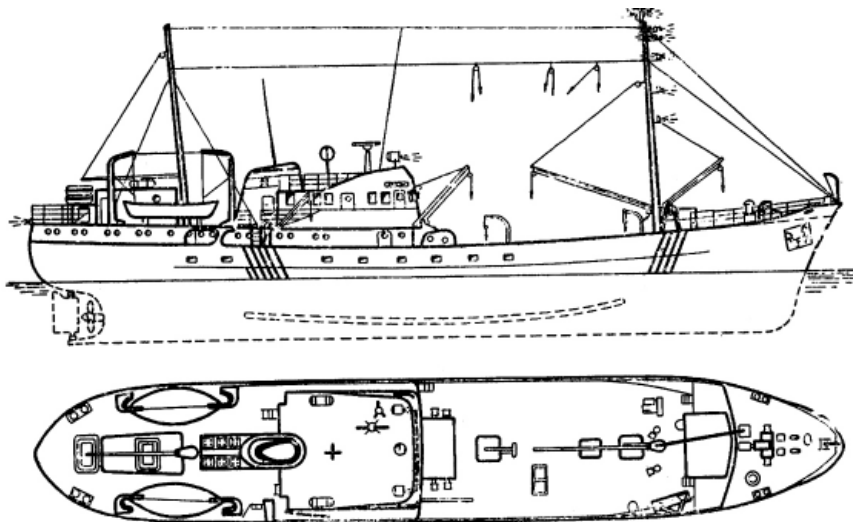
Мощность электростанции 970 кВт.

Паровые котлы: два типа КСВ-30 производительностью по 2 т/ч, рабочее давление 0,5 МПа.

Рефрижераторная установка компрессорная, хладагент — аммиак, холодопроизводительность 240 000 ккал/ч, система охлаждения трюмов рассольная, температура в трюмах -18°C .

Морозильные аппараты воздушные, туннельные, тележечные, производительностью 30 т/сутки [187, с. 84—85].

Средний рыболовный траулер (морозильный) пр. 502



Год и место постройки: 1965, г. Ярославль, Ярославский судостроительный завод.

Длина наибольшая 54,2, ширина 9,3, осадка кормой 4,54, высота борта 4,7 м.

Регистровая вместимость валовая 680, чистая 252 рег. т.

Грузоподъемность 160 т.

Скорость хода 12 узлов.

Автономность 90 суток.

Количество коечных мест 31.

Корпус: система набора поперечная, способ соединения — сварка, количество палуб — 1, водонепроницаемых переборок 7.

Количество и объем трюмов, куб. м: 2 — 153; 202.

Запасы, т: 127 дизельного топлива, 78 пресной воды.

Главный двигатель: типа 8NVD-48AU мощностью 800 л. с. при 300 об/мин.

Гребной винт стальной, четырехлопастный, регулируемого шага диаметром 2,15 м.

Мощность электростанции 300 кВт.

Паровые котлы: вспомогательный КВА-0,5/5 производительностью 0,5 т/ч, рабочее давление 0,5 МПа.

Рефрижераторная установка компрессорная, хладагент — аммиак, холодопроизводительность 76 000 ккал/ч, система охлаждения воздушная, температура в трюмах -18°C .

Морозильные аппараты воздушные, туннельные, производительностью 6 т/сутки [186, с. 58—59].

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	3
Использованные сокращения	5
Часть 1. «Несмотря на совершенно новое дело и встретившийся на пути ряд трудностей... экспедиция прошла успешно» (1959—1962 гг.)	7
Часть 2. «Мы будем и впредь высоко нести знамя социалистического соревнования, не снизим темпов добычи рыбы и дадим родине еще больше высококачественной рыбной продукции» (1963—1966 гг.)	130
Часть 3. «Ваши достижения являются вдохновляющим примером коммунистического отношения к труду и свидетельствуют о больших возможностях рыбной промышленности» (1967—1968 гг.)	298
Источники	380
Приложения	
Документы и материалы о работе УМАР — УТРФ в 1959—1968 гг.	385
Технико-эксплуатационные данные некоторых типов судов УМАР — УТРФ	649

Монография

Сергей Витальевич ГАВРИЛОВ

ФЛОТ КАМЧАТКИ. ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ (1959—1968)

В авторской редакции
Верстка и макет С. В. Гаврилова
Корректор Е. А. Рыбаченко
Дизайн переплета О. И. Набутовской

Подписано в печать 10.03.2018. Формат 60х84/16.

Печать офсетная. Усл. печ. л. 36,88.

Тираж 500. Заказ 308

ООО «Холдинговая компания “Новая книга”».
683032, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Пограничная, 60.
Тел./факс 8(4152) 41-12-60

Отпечатано в ОАО «ИПК “Дальпресс”»
690950, г. Владивосток, пр-т Красного знамени, 10



Гаврилов Сергей Витальевич — преподаватель мореходного факультета Камчатского государственного технического университета. Родился на Камчатке в 1962 г. В 1984 г. окончил Дальневосточный технический институт рыбной промышленности и хозяйства (Камчатский филиал), инженер-судомеханик. Область научного интереса: история развития судовой техники, история морского транспортного и рыбопромышленного освоения охотско-камчатского побережья.

Автор около трехсот историко-краеведческих публикаций. Инициатор издания, составитель и редактор ежегодников «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки» (1999—2009 гг.), «Вопросы истории Камчатки» (2005—2016 гг.), «Камчатский летописец» (основан в 2011 г.), серии книг «Из фондов музея» (основана в 2012 г.). Действительный член Русского Географического общества, член Союза журналистов России, Союза писателей России, Камчатского морского собрания, Российского военно-исторического общества. Лауреат премий: краеведческой имени С. П. Крашенинникова, историко-литературной имени Е. В. Гропянова, камчатской краевой государственной.

Автор книг:

«Страницы истории судовой энергетики», 1998 г.

«Маленькие камчатские истории», 2002 г.

«Судовые энергетические установки. История развития», 2003 г.

«Вдоль камчатских берегов», 2003 г.

«Технология использования воды, топлива, смазки», 2003 г.

«Три века Петропавловского порта», 2004 г.

«Камчатское наследие», 2006 г.

«Флот Камчатки. 1928—1945», 2007 г.

«Ивашка рыбацкая. История северного села», 2010 г.

«Мы все учились понемногу...», 2010 г.

«Флот Камчатки. Камчатрыбфлот. 1946—1968», 2011 г.

«Флот Камчатки. Морской транспортный флот. 1949—1968», 2012 г.

«Океанская гавань России», 2013 г.

«Флот Камчатки. Камчатрыбфлот — Рыбхолодфлот. 1969—1991», 2016 г.

«Край Камчатский — край рыбацкий, край моряцкий», 2017 г.

Живет в г. Петропавловске-Камчатском.