

ГИБЕЛЬ СРТ «СВИЯГА»

1957 г.

ВСТУПЛЕНИЕ

Трагедии на море очень отличаются от сухопутных своим драматизмом (драма развивается во времени), надеждой на спасение то гаснущей, то вспыхивающей вновь. Ярким примером этому явилась гибель СРТ «Свияга». Его экипаж проявил удивительную силу духа, личного мужества. Рыбаки не дрогнули в свой последний смертный час, они исчерпали все возможности для спасения судна, у них не было возможности воспользоваться своими спасательными шлюпками, но верили до последней минуты, что помощь придет. К сожалению не все дождалось спасения... Пятидесятые годы прошлого столетия были началом рассвета для рыбной промышленности. Ее флот наконец-то оторвался от прибрежного лова, вышел в океаны, это так и называлось – активный лов, т.е. поиск и добыча рыбы в отдаленных от берегов промысловых районах. Это потребовало создания мореходных рыболовецких судов способных выдержать жестокие штормы, иметь на борту запасы топлива, промыслового снаряжения для длительной работы в отрыве от береговых баз. Такие условия привели к созданию среднего рыболовецкого траулера (СРТ). Строительство их было массовым, счет спущенных на воду траулеров шел на многие сотни единиц. Их строили на западных верфях, заказывали в ГДР. На Дальнем Востоке корабли Хабаровска также спустили на воду их не один десяток.

МЕСТО, ГДЕ ПРОИЗОШЛА ТРАГЕДИЯ

«Второй Курильский пролив отделяет остров Парамушир от острова Шумшу. Наименьшая ширина пролива 1 миля. Берега пролива, в особенности восточный, высокие, преимущественно крутые и обрывистые. Глубины в проливе неровные и колеблются от 8 до 57 м. Стоянка на якоре во Втором Курильском проливе опасна, особенно в осенне-зимний период, когда чаще всего наблюдаются штормовые ветры. Скорость штормового ветра зимой может достигать 55 м/сек. При усилении ветра всех направлений до 8-9 баллов рекомендуется выйти за пределы пролива. При стоянке на якоре необходимо учитывать смену направления течения. Приливное течение сопровождается толчеей и водоворотами. Суда, стоящие на якоре, часто разворачивает носом против течения, а не против ветра. При ветрах, дующих с гор, вдоль западного берега Залива, стоянка здесь становится опасной...» Вот так описывает Второй Курильский пролив лодия Охотского моря. К этому следует и добавить мрачные названия опасностей: банка Скалистая, скала Чертов Палец, скалы Темные, мыс Противный, мыс Шумный. Как видно из описания, пролив являлся не самым лучшим местом для якорной стоянки. Но для рыболовных судов ведущих промысел у западного побережья Камчатки не было ближе подходящего места для перегруза рыбопродукции, пополнения запасов и мелкого ремонта. Поэтому приходилось идти на риск используя для этих целей Второй Курильский пролив.

ВОСПОМИНАНИЯ УЧАСТНИКОВ ТРАГЕДИИ

Гладков Александр Степанович - 3-й механик СРТ «Свияга». Родился в 1937 году, Текст и орфография рассказчика оставлены неизменными. Родился в 1937 году. В 1956 году окончил Находкинскую мореходную школу, судомеханическое отделение. В 1957 году ушел в свой первый рейс на СРТ «Свияга» 3-им механиком. 10 декабря 1957 года с 4 до 8 ч. был вахтенным механиком. В 5 часов сообщил на мостик о поступлении воды в машинное отделение. Когда от поступления воды заглох двигатель, я выбежал на палубу. Все в тревоге, судно погружается в воду, тонет. Зная что погибаем, запели песню о «Варяге». Кто был рядом со мною, когда пели, не помню. Я в числе последних прыгнул в бушующее море. Мне подвернулась доска, я ухватился за нее и не выпускал из рук. Сбросил сапоги, чтобы легче было. В воде я был приблизительно 30 минут. Меня спас СРТ- 1032 «Аксаут». Я как-то был оторван от основной группы и меня первого подняли на борт. Мне бросили спасательный круг с веревкой, я принял его и так меня вытащили из воды. Спасатели мне крикнули, чтобы я бежал в кубрик. Пробегая, я увидел, что в кают-компании готовились к завтраку, но вся команда была занята спасением. Я забежал в кубрик, где лежали матрасы и одеяла. Стал стаскивать одежду, судорога сводила руки, но я большим трудом стянул с себя всю одежду, кроме трусов. Лег на матрас и укрылся несколькими одеялами. Согревшись, я незаметно уснул, а когда проснулся, то было очень тихо. Натянув какую-то одежд, я выскочил на палубу и увидел, что мы стоим в ковше (В гавани Северо-курильска. Примеч. авторов) и по радиации сказали, чтобы все «свиягинцы» собрались в кают-компании. Когда я туда вошел, то вырвался общим возгласом - «Саша ты жив?» До моего появления меня считали утонувшим. По приходу в Находку в декабре я сразу сфотографировался, как бы отметив свое второе рождение. О работе в море не зарекался. С 1964 по 1970 учился в Находке на вечернем отделении ДВПИ на судомеханическом отделении. Работал в портофлоте в Находке. В Охотске в колхозе работал на добыче сельди, минтая. В Востокрыбхолодфлоте на танкерах и рефрижераторах. Последние 8 лет перед выходом на пенсию плавал в ПМП на танкерах. В 1969 году женился. Жена Галина Яковлевна Марченко. В семье два сына: Дмитрий 1969 г. рождения и Максим 1971 г. Уже есть двое внуков. В семье порядок и счастье. С Александром Степановичем беседовала Иванова Мария Антоновна

23.03.2001 года г. Находка.

Александр Степанович ГЛАДКОВ, 3-й механик СРТ «Свяга», в 2001 году рассказывал:

Начало зимы 1957 года. Второй Курильский пролив, место сдачи пойманной рыбы с судов УАМР на морозильщики. СРТ-706 «Свяга» 9 декабря сдавал рыбу на морозильщик «Самарканд». Вечером на «Свягу» прибыла замена одному матросу, а тот, который списался, остался на судне до следующего дня. Этот момент запал мне в память: видимо, и вправду – что на роду написано, тому и быть, В 04.00 десятого декабря я, третий механик, заступил на вахту без моториста: три – четыре человека, в том числе мотористы, были на «Самарканде», сортировали рыбу. Погода ухудшилась, сдачу рыбы прекратили, суда разошлись и пошли укрываться под остров Шумшу. Наши сортировщики остались на морозильщике. Первым шла «Свяга»: на ней работал локаатор. За ней, с неработающим локаатором, шел «Самарканд» в точку с глубиной 25 метров, где он и отдал якорь. «Свяга» стала уходить от этого места, но волнами и ветром навалило ее правым бортом на форштвень плавбазы «Кижуч», стоявшей на якоре. Траулер протащило правым бортом по форштвенно, повредило шлюпбалки, а в машинном отделении получили пробоину. Я сообщил об этом на мостик, В машину спустились старший механик Беседа и второй механик НАХАБИН. Запустили осушительный насос и стали заделывать пробоину. Пластырь поставить на пробоину было невозможно, мешал шпангоут, а клинья с ветошью выбивало волной в машину. И так главный двигатель работал на передний ход, осушительный насос откачивал воду, но не справлялся с количеством поступающей воды. Вода в машину прибывала, подошла к генератору – и мы обесточились. Главный двигатель продолжал работать и одновременно уходил под воду. Капитан приказал не останавливать главный двигатель, пусть работает, пока не остановится сам. Я и Андрей Нахабин потихоньку поднимались по трапу из машинного отделения вместе с уровнем воды. Когда мы были на середине трапа, главный двигатель «захлебнулся» - вода попала во всасывающий коллектор, и остановился, доложили об этом на мостик. В столовой я узнал, что мы шли выбрасываться на берег, но не дошли и на глубине примерно 25 метров отдали якоря, и к нам идут на спасение суда и нас снимут с тонущего судна. А между тем, судно постепенно оседало в воду и заваливалось на правый борт. Вскоре команде сказали подняться наверх, к нам подходит на швартовку «Самарканд», И действительно, «Самарканд» подошел своим правым бортом к нашему левому борту. Подошел, постоял какое-то короткое время, затем дал передний ход и стал уходить от нас, и в этот момент один, два или три человека с нашего судна прыгнули ему на борт, повисли руками на его леерах и их затащили на палубу, Среди этих счастливицков был и радист Борис. После трагедии я слышал объяснения действиям «Самарканда» - большая волна и сильный ветер могли стать причиной пробоя корпуса или повреждения винт-рулевой группы спасавшего судна, вот почему оно ушло от нас. И так, оставшиеся на судне находились на шлюпочной палубе и на верхнем мостике, жгли фальшфейеры, ждали помощи. Вниз спуститься невозможно, там, в помещениях была вода. Спасателей не видно, видимость портили снежные заряды, корма погружается в воду, и мы поняли, что нас ждет в свои объятия морская ледяная купель. И, видимо, в отместку ей, купели, мы запели песню «Варяг». Это, видимо, было у нас все последнее, чем мы могли себя поддержать и противостоять разъяренной стихии. И вот осталось два небольших островка над водой от «Свяги» - нос судна и верхний мостик. Собрались все оставшиеся на верхнем мостике, а вскоре волны стали перекатываться через него. Я видел, как с мостика стали прыгать в воду люди группами, Я задержался с прыжком, уцепился за леер – видимо на что-то надеялся. И вот мостик резко пошел под воду вместе со мной, ведь я держался за леер. И тут просветление в мыслях: Что ж я держусь за леер, ведь я могу утонуть – и отпустил леер. А может, отпустил не леер, а траулер, чтобы он мог спокойно пристать к своему новому и последнему пристанищу – к дну морскому, он этого заслужил, он никого из экипажа не захватил на дно морское. Вынырнул, на воде плавают доски, подхватил одну из них, На гребне волны заметил группу людей в 4-5 человек, поплыл в их сторону, по волне. Один раз большой волной был накрыт, закрутила она меня вместе с доской, мысль одна – не упустить доску, и она, родимая, вытащила меня на поверхность. И тогда я, молодой атенст, вспомнил о Боге и попросил его помочь мне спастись, но сам не плошал, работал руками и ногами во всю силу, чтобы не замерзнуть. Вскоре я заметил контур судна, которое дрейфовало по волнам в мою сторону. Развернулся я и стал выгребать против волн. Хорошо выгребал, и хорошо наваливало на меня судно, и я уперся руками прямо в мидельшпангоут СРТМ -1032 «Аксаут». Бросили мне спасательный круг на выброске и вытащили меня на палубу. Это судно, наш спаситель, заметила также и группа, которая плыла впереди меня. После меня, «Аксаут» поднял еще несколько человек – к сожалению, не помню точно сколько. На «Аксауте» вначале я прошел в кормовую надстройку и увидел, что в столовой на столе стыл готовый завтрак, значит, времени было 7.30, плюс-минус 15 минут. В кормовой надстройке я никого не встретил (все свободные от вахты были на палубе) и пошел в носовые кубрики. Один двухместный кубрик был нежилой, в нем я разделся, лег на койку и укрылся двумя матрацами, постучал немного зубами и уснул. Проснулся – на судне полная тишина, главный двигатель не работает, судно не качается. Нашел в кубрике большую, но сухую робу, оделся и пошел в кормовую надстройку. Оказывается, «Аксаут» стоит в ковше - укрытии Северокурильска, Зашел в столовую, меня встретили немой сценой с открытыми ртами, Оказывается, меня посчитали уже в числе погибших. Судовое время было 13 часов. И только тогда подвели окончательный итог человеческих жертв этой катастрофы. Возможно, я ошибаюсь, но в моей памяти отложились такие числа: 27 человек было на «Свяге» перед трагедией, 13 человек осталось в живых – 14 погибли. Только память о погибших соединяет нас, живых, с ними. Поразительной силы документ! Александру Степановичу исполнилось в тот год всего-то 20 лет. Сквозь простоту и скупость строк описываемой им трагедии видно и личное мужество и морская выучка и даже готовность достойно принять свой последний час.

ВОСПОМИНАНИЯ ГОБЕЛКОВА АЛЬБЕРТА СТЕПАНОВИЧА

Гибель СРТ-706 «Свяга»

В июне-июле 1957 года УАМР собирал экипаж для перегона СРТ - «Свияга» заводской номер «№706» из Хабаровска в Находку. Первые четыре траулера достраивались у стенки завода №151 на воде, который находился в устье реки Уссури. СРТ – Свияга для УАМР, «Себеж» и «Севск» для Сахалина и четвертый траулер для Военно-морского флота. Ранее завод №151 строил крупные несамоходные баржи. Капитаном СРТ «Свияга» был назначен Сергей Васильевич Маркин, старший пом. к-на Дунаенко Александр Анисимович, 2 пом. к-на Гаркуша Владимир Васильевич, 3 пом. К-на Черков Рев Дмитриевич, стармех Беседа Иван Степанович, 2 мех. Нахабин Андрей, 3 мех. Гладков Александр, радист Козобродов Борис, боцман Филиппов Валентин Алексеевич, м-с Баклашов Алексей Павлович, м-с Гобелков Альберт Степанович, м-с Пазыч Николац Михайлович, мс Ляховецкий Альберт, моторист Костров Алексей, моторист Хурдеев Николай, моторист Ашин Геннадий. Во 2-ой половине августа судно прибыло в порт Находка для пополнения экипажа, получения снабжения, промыслового вооружения. На судно прибыли тралмастер Овчинников Виктор Александрович, мастер добычи... Николай Николаевич, матросы Шахурин Федор, Чемоданов Михаил, Шпрокин Виктор Иванович, ...Николай, повар Торгашева Вера Васильевна, м-с- уборщик Перебежкин Адольф Алексеевич, стажер радиста Орлов Юрий Филиппович, матрос Швец Алексей, в рейсе назначили боцманом. 10 сентября 1957 года судно вышло на промысел к западному берегу Камчатки. Через семь суток пришли на Явинскую банку в р-н сельдяной экспедиции. С флагманским добытчиком испытывали первый капроновый сельдяной трал с богородицами. Работали в основном ночью. Лов сельди тралом не получался. Только однажды ночью поймали 6 цнт корюшки-зубатки. С окончанием сельдяной экспедиции без помех перешли на лов камбалы на западном берегу Камчатки. Уловы были небольшие. На сдачу ходили в Северо-Курильск. Погоды в октябре, ноябре были плохие. С банки не уходили. В начале декабря на Кировской банке появились промысловые скопления камбалы. Наше судно выловило в числе первых забив 2-ой трюм 750 центнеров камбалы. 9 декабря были на переходе в Северо-Курильск. Вооружали новый трал. В 17.00 подошли к п/б «Кижуч» для производства сварочных работ, мелкого ремонта и получения снабжения. 20.00 наша комсомольская смена закончила работу. 21.30 отошли от п/б «Кижуч» и ошвартовались левым бортом к р/ф «Самарканд», начали сдачу рыбопродукции. Погода была штилевая, воздух не шелохнется. Крупными хлопьями падал снег. Ничего не предвещало о бурной ночи. В 05.00, как говорится, сорвался ураганный ветер от НО до 43 м/сек. Стальные швартовые порвало как нитки и понесло по проливу. Пока готовили главный двигатель, несло на п/б «Кижуч» кормой правым бортом. Дали ход, хотели вывернуться, но не успели. Кормой нанесло на форштевень п/б «Кижуч». При первом ударе была получена пробоина в М.К.О. (машинное отделение) почти по центру, завален фальшборт. Последующими ударами разбита шлюпка правого борта. Было еще несколько ударов, которые потрясли корпус судна. В 05.20 капитану был приказ нач. экспедиции высадить экипаж на борт базы. Капитан посоветовался с механиками о пробоине и решил выбрасываться на берег, чтобы спасти судно. В 05.30 экипаж был поднят авральными звонками. Как только отошли от п/б «Кижуч» МКО стало быстро заполняться водой, которая поступала из-под паел. Остановили вспомогательный двигатель, главный двигатель работал до конца. Механики покинуло МКО, задраили двери в машину и шахту МКО. Отдали якорь. Капитан приказал проверить трюма на предмет наличия воды. Во 2-м трюме воды еще не было. Рыба была на правом борту. 1-й трюм был сухой. Стармех доложил капитану «Корпус разошелся по сварному шву. Пластырь завести невозможно». В эфир дали сигнал бедствия «SOS», начали пускать красные 6-ти звездные ракеты и жечь красные фальшвеера. В салоне собралась большая часть экипажа. Было шумно, весело. 2-ой мех. Нахабин радовался тем, что пойдем в Петропавловск на ремонт. В салоне все летало от бортовой качки. Вода прибывала и стала заливать коридор и салон. Она неприятно шумела и перекачивалась от борта к борту. Из кают-компании мы все вышли. Неприятно было сидеть по колено воды. Вышли через коридор и штурманскую рубку не ботдек и верхний мостик. На баке осталось 8 чел. По палубе пройти было невозможно. Капитан попросил стармеха посмотреть кренометр, Стармех посветил спичкой и доложил «крен 40 градусов» Красные ракеты и фальшвеера все кончились. Стали жечь простые фальшвеера. Спросили капитана, идет ли помощь. Капитан ответил, что идет п/б «Кижуч» на спасение, подойдет к борту с подветренного борта и всех заберет. Но никого не было. Недалеко прошло судно с 2-мя топовыми огнями, но на нас не обратил внимание. Радист беспрерывно давал «SOS». На помощь шел р/ф «Самарканд». Было темно, шел сильный снегопад с ветром. Все стояли на левом борту верхнего мостика и ботдека. Шлюпку левого борта спускать бесполезно. Ее сразу бы разбило. Железные плоты с кормы исчезли, видно их смыло волной. Неожиданно из под носа вывернулся р/ф «Самарканд» со всеми палубными огнями. Все закричали «Ура». Раздались радостные возгласы. Мы все затаили «Варяга»:

Прощайте товарищи с богом Ура
Кипящее море под нами
Не думали братцы мы с вами вчера,
Что нынче умрем под волнами.

Радость была преждевременна. «Самарканд» пронесло. Он стукнулся об нашу корму своей кормой, Швартовые у нас не приняли. Двое наших парней, рискуя, перескочили по леерам на корму «Самарканда». Это были радист Козобродов Борис и м-с Широков Виктор Иванович. Рефрижератор быстро отнесло от судна. Между тем, судно все больше погружалось в воду. Мачты легли в воду, и судно погрузилось в воду. Только носовая часть еще некоторое время торчала из воды. Все оказались в воде. Вокруг и в отдалении плавали люди, доски, сепарация, бочки. Все, что могло плавать и держаться не воде. Все плыли по направлению р/ф «Самарканд». Капитан плыл на лючине, Старпом, лежа на кругу и подбадривал моряков «Держись, ребята». Волна была крутая с барашками, которые накрывали с головой. Крики людей «спасите» или просто «А-а-а-а». И здесь вместо «Самарканда» появился СРТ -1032 «Аксаут» со всеми палубными огнями и

прожекторами. «Аксаут» сильно качала бортовая качка. На палубе у него после сдачи рыбопродукции была сепарация, которая затрудняла спасение людей. Первым на СРТ Аксаут был поднят 3 мех. Гладков Александр, вторым подняли Филиппова В.А., 3-м был поднят старпом Дунаенко А.А. Судно заходило на волну и ложилось в дрейф и подбирали людей. Предпоследним через 50 мин. был поднят Баклашов А.П. Последним подняли Гобелкова А.С., который продержался в воде 1 час 10 мин. Из 27 человек в живых осталось 13, из них 5 были на «Самарканде» Из двадцати двух человек, бывших на борту судна, из воды вытащили восемь. 14 человек погибли.

На «Аксауте» капитаном был Олег Николаевич Жданов.

ВСПОМИНАНИЯ Козобродова Б.И. от 23.07.04 г.

Радиооператор СРТ «Свяга»

Добрый день, Мария Антоновна.

Решил написать. Ну что толку вспоминать никому не нужное. Сколько лет прошло после того. Как прибыл в БМР, по прибытии - как вам сказать, кому это было нужно, у меня был свой журнал, никто его не проверил. Только поинтересовался, как это произошло брат капитана брат Иван Васильевич. Мы с ним даже помянули «Свягу». На что мой непосредственный шеф Страчков не удосужился посмотреть журнал в котором все отображено. Когда я давал SOS, либертос «Кулибин» откликнулся, находясь далеко, спросил сем помочь, я ответил чтобы следил, когда рядом находились свои суда. Суть такова - каждую ночь было решено ставить на дежурство какое-нибудь судно, а в эту ночь дежурным должен быть СРТ-1032 капитан Месяц. Но он на «сос» не ответил, а когда он начал подбирать из воды было уже почти светло и когда бросали ракеты, которые кончились, затем фальшшвеера, мы были напротив бухты «Байкова». Там стоял вояка. Неужели никто не видел. Один Самарканд своей машиной старался подойти, когда уже мачты были в воде, но он чуть-чуть просчитался своим маневром. Ну ладно! Принял я новую Свягу первую до этого мореходка юнг. Практика без копейки, хотя нес вахту как опер. (радиооператор). Практика прошла отлично. Учителя – Глов Евгений Юрий Постников это два радиста на Чавыче. По выходе Свяги из Находки кэп дал указ мне, чтобы была сдача – любой ценой, кэп он отменный, рыбку знал, где она. В этот день были на банке, которая открылась для промысла, была закрыта 10 лет. Залились по уши, шли на сдачу, сдавали на Самарканд, с которым у меня с радистами было все о кэй. Старший опер. Там был Басов Юрий Петрович, второй опер была мадама, имя забыл. И вот, мы подошли к Самарканду сдавать камбалу. Налетел смерч. Отшвартовались, и Самарканд повел нас в тихое место, чтобы дальше сдавать, но здесь оказался Кижуч на якоре, вот все и началось. Высадить на него команду не удалось, нас пронесло мимо, на берег хода уже не было. Все время я работал с Самаркандом, когда он начал к нам подходить, дублировал работу меня с ним Басов, до самого конца они координировали свой подход. Как мне действовать, все уже были на корме. Как я одел все чистое, взял журнал, фото, выключил радио и вышел по воде. Хорошо, что он лежал на правом боку, аварийный был в работе. И как раз вышел вовремя, т.к. Самарканд на миг подошел и как кто-то сказал – прыгай, и вот за самый нижний леер ухватился, меня багром за зад, пинком в зад и к радистам. И второй счастливчик тоже прыгнул. Потом уже Аксаут – 1032 начал подбирать, тамбучина долго стояла над водой. Ну, вот так вот. Прошло несколько дней и подсакивает СРТМ Огонь, нас на допрос. Кино показали, журнал никому не нужен был. По прибытию в Находку выдали деньги, тариф не помню сколько, в дом отдыха отправили. В общем, были люди и нет. И вот вспомнили и что с этого. Я работал еще радистом на приемном центре и что заработал пенсию 2109, жена инсульт, дом скоро завалится. А это что была Свяга или нет, да мало ли их было, все они с Хабаровска, 4 штуки ушли несчастливые. Ну, вот и все кажись.

С уважением Козобродов Б.И.

ПРИКАЗ

По Управлению активного морского рыболовства

Г. Находка № 990-л от 20 декабря 1957 г.

В связи с происшедшей смертью от утопления при аварии СРТ-706 с 10 декабря исключить из списков работающих членов судокоманды:

1. Гаркуша В.В. – второго пом. капитан
2. Черкова Р.Д. - третьего пом. капитана
3. Беседа И.С. - старшего механика
4. Нахабина А.В. - второго механика
5. Байкова В.А. – мастера лова
6. Кострова А.С. – моториста
7. Хурдеева И.А. – моториста
8. Пазыч Н.М. – матроса
9. Шахурина Ф.А. - матроса
10. Чемоданова М.Г. - матроса

11. Ляховецкого А.С. - матроса
12. Колесниченко А.С. - матроса
13. Щвец Л.С. - боцмана
14. Торгашеву В.В. - повара

Бухгалтерии произвести указанным лицам полный расчет и положенные суммы выдать членам семей или родителям. Отделу кадров выдать трудовые книжки.

Основание: Сообщение начальника экспедиции т. Крупеня от 10.12.57 г. за №45.

Начальник управления АМР /Лукьянчук/

Завизировали:

Гл. капитан флота Ломаев

Начальник ОК Васецкий

Начальник ПЭО Толиман ОТиЗ Филева

Юристконсульт Гейзлер

Начальник ПТО Зотов ОТЭФ Плаксин

Копия верна Иванова М.А.

ИЗ «ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПО ДЕЛУ АВАРИИ-ПОТОПЛЕНИЯ СРТ-706 «СВЯГА» И ГИБЕЛИ 14 ЧЕЛОВЕК ЭКИПАЖА» СРТ-706

«Свяга» 10 декабря 1957 года, в 5 часов 17 минут, во втором Курильском проливе от навала на форштевень парохода «Кижуч» получил незначительную пробоину в надводной части обшивки корпуса судна, в районе машинного отделения, а также имел ряд сильных ударов о борт п-х «Кижуч» своим правым бортом. От этих ударов, по всей вероятности, корпус судна в днищевой части машинного отделения получил трещины, через которые просачивалась внутрь судна вода в незначительном количестве. Но когда СРД-706 «Свяга» полным ходом на крупной волне, делал переход через пролив с целью стать на якорь на Северо-Курильском рейде, получил сильную вибрацию корпуса. Трещины разошлись, и большие массы забортной воды хлынули в машинное отделение, отливные средства перестали справляться с откатыванием ее за борт. Вспомогательные, а затем и главный двигатель были залиты водой и остановились. Судно стало на якорь и тонущее судно с отданным якорем несло течением из пролива в Охотское море со скоростью около двух миль в час. В 6.15 был дан по радио сигнал бедствия и визуальные сигналы бедствия при помощи ракет и фалшвейеров. Судно быстро погружалось в воду. Капитаном Маркиным была отдана команда «Надеть спасательные нагрудники», Спустить на воду шлюпки не было никакой возможности, так как правая была разбита при навале, а левая находилась на наветренном борту и была бы разбита о борт зыбью при спуске. Течение было столь сильным, что судно с отданным якорем дрейфовало в сторону Охотского моря. Получив сигналы бедствия, к СРТ-706 «Свяга» снялись пароход «Кижуч», СРТ-1032, теплоход «Самарканд», которые сняли сначала двух человек, а затем еще восемь. К этому времени судно почти затонуло, на водой виднелась только его носовая часть. Всего было спасено 10 человек, поиски остальных 14 членов экипажа продолжались 14 часов, но безрезультатно.

Архив БАМР

МЫ ВАС ПОМНИМ

Трагическая участь постигла в 1957 году и СРТ-706 «Свяга». 10 декабря в районе Второго Курильского пролива судно у борта «Самарканда» ожидало своей очереди на перегруз камбалы. Ничто не предвещало беды. Механики разобрали главный двигатель для ремонта. Неожиданно в пролив ворвался ураганный ветер. Шквал оборвал носовые и кормовые швартовные концы траулера. «Свягу» понесло в сторону плавбазы «Кижуч» и бросило о ее форштевень. Удар пришелся в отсек машинного отделения «Свяги» и был так силен, что в днищевой части лопнули сварные швы обшивки корпуса. Течение и ураган несли неуправляемое судно вместе с отданными якорями по проливу на север, в Охотское море. Капитан С.В. Маркин надеялся успеть собрать двигатель и укрыться на рейде Большом у острова Шумшу. Не успели... В бушующем море от сильной вибрации лопнувшие швы разошлись. Вода хлынула в машинное отделение. На выходе из пролива «Свяга» ушла на дно. На поиски людей поспешили плавбаза «Кижуч», СРТ «Аксаут», теплоход «Самарканд», СРТ1032. «Аксаут» спас восемь человек. Среди них матрос А.С. Гобелков, засольный мастер В.А. Филинов, третий механик А. Гладков, старший помощник капитана А.А. Дунаенко, матрос А.П. Баклашов, капитан С.В. Маркин. Еще двоих рыбаков спас «Самарканд». 14 человек погибли. Капитан чудом оказался в числе спасенных. С борта «Аксаута» заметили плавающий на поверхности воды тулуп. Подцепили багром, а под ним – не подающий признаков жизни человек. Воздушная подушка, которая образовалась между кителем и полушубком, поддерживала плавучесть. Сергей Васильевич Маркин долго потом работал в УАМР. Работал хорошо, за что имел ряд наград. До 1983 года работал на нашем предприятии и спасенный тогда Альберт Степанович Гобелков, окончив ДМУ, на СРТ «Свяга» он ушел в первый рейс. Еще 26 лет после трагедии ходил в море и покинул предприятие в должности старпома. Перевелся во Владивосток на горрыбокомбинат, был там капитаном до выхода на пенсию. Много лет отдал морю и Валентин Алексеевич Филинов. Прошел путь от засольного мастера до

капитана. Тогда в далеком 1957 году, судьба его тоже пощадила. Рыбаки «Аксаута» вытащили его с помощью швартовой выброски. Валентин Алексеевич рыбачил еще долго. Сейчас он на пенсии. 14 рыбаков «Свяги» поглотило море. За всю свою историю БАМР потерял 12 судов. Двенадцать кораблекрушений, двенадцать трагедий за первые восемь лет существования предприятия. В трех из них погибли рыбаки... Почти все затонувшие суда – средние рыболовные траулеры. Все они погибли зимой в самой северной части Тихого океана. Средние траулеры тех лет имели неограниченный район плавания, неплохие мореходные качества, но не могли противостоять морской стихии во всех ее проявлениях. Печальный опыт эксплуатации работяг СРТ в экстремальных условиях стал причиной того, что флотские инспектирующие органы, в конце концов, ограничили плавание этих судов в опасных районах и по времени года. Из книги «Полвека в Мировом океане, 50 лет Находкинской базе активного морского рыболовства».

2002 год

Мемориальная доска погибшим морякам СРТ «Свяга»

По инициативе Ивановой М.А. – руководителя общественной организации «Находкинский родовет» и просьбе родственников погибших моряков СРТ «Свяга», руководство ОАО НБАМР (Генеральный директор Колесниченко А.Н.) приняло решение об установке мемориальной доски погибшим морякам СРТ «Свяга» ко Дню Рыбака 2005 года на памятнике «Скорбящая мать».

Всеми организационными вопросами по изготовлению и установке мемориальной доски занимались заместитель гендиректора по социальным вопросам Баклицкая Т.Л. и председатель совета ветеранов Мельников Ю.Д. 18 марта 2005 года был заключен договор с ООО «Каменный цветок» на изготовление и установку мемориальной доски, составлена калькуляция на сумму 20680,00 руб. ОАО «НБАМР» оплатило эту сумму, а ООО «Каменный цветок» изготовил и установил мемориальную доску погибшим морякам СРТ «Свяга» на памятнике «Скорбящая мать», ниже мемориальной доски погибшим морякам СРТ «Бокситогорск». В преддверии Дня рыбака 8 июля 2005 года на траурном митинге у памятника собралось много народа, чтобы отдать дань памяти погибшим морякам СРТ «Бокситогорск» и «Свяга». На митинге выступили от руководства ООО «НБАМР» капитан – директор Фроляк В.П., 3-й механик СРТ «Свяга» Гладков А.С., председатель совета ветеранов Мельников Ю.Д., председатель совета Почетных работников ОАО «НБАМР» Хоменко И.М., который в 1965 году работал 1-м заместителем начальника УАМР по флоту и находился в это время в экспедиции в Беринговом море, Гречишникова Н.В. – вдова погибшего старшего механика СРТ «Свяга» Беседа И.С. По окончании митинга к подножию памятника была возложена гирлянда из вечнозеленой хвои и цветы.

Мельников Ю.Д.