

ГИБЕЛЬ ПЛАВЗАВОДА АЛЕКСАНДР ОБУХОВ

В годы построения развитого социализма в Советском Союзе, довольно часто случались аварии, повлекшие за собой большое количество человеческих жертв и/или крупный материальный ущерб. Однако эти факты не становились достоянием общественности вообще, как это имело место со случаем аварии ракеты Восток-2М, имевшей место на полигоне Плесецк 18 марта 1980 г. и унесшей жизни 48 человек, или информация доводилась в искаженном виде. Так было и с фактом катастрофы, произошедшей в бухте Золотой Рог 4 мая 1982 г. Спустя двадцать лет в средства массовой информации стала просачиваться информация об этой трагедии. Пограничник северо-востока. Ежедневная газета Северо-Восточного пограничного управления береговой охраны ФСБ РФ. № 49 (3811) 7–13 декабря 2005.

Автор Татьяна Яковлева

Историю об этой трагедии нам рассказал Олег Михайлович Петруша, человек хорошо известный в Петропавловске, ибо прекрасные стоматологи не остаются в тени забвения. И сегодня Олег Михайлович, несмотря на почтенный возраст, продолжает трудиться в здравоохранении. А тогда, в 70-х он, молодой доктор, устроился судовым врачом на крабо-рыбо-консервный плавучий завод Александр Обухов, принадлежащий крупнейшей приморской компании Дальморепродукт. По нынешним меркам сложно представить себе масштабы деятельности судна, экипаж которого порой достигал 718 человек. Большинство членов экипажа составляли женщины, стоящие на ручной обработке рыбы и морепродуктов. В основном Александр Обухов работал на промысле и переработке краба. На борту плавзавода, длина которого достигала 190 метров, ширина — 20 метров, а высота равнялась девятиэтажному дому, находилось 12 мотоботов с экипажами по 12 человек. Эти мотоботы и добывали морской деликатес сетями. Ежедневно выпускалось по 500 ящиков краба, в каждом из которых находилось по 100 банок. Вспоминая о врачебном опыте на Александре Обухове Олег Михайлович, говорит, что практически работу докторов на плавзаводе можно сравнить с деятельностью небольшой поселковой поликлиники. Трех врачам, медсестрам и санитарам приходилось лечить не только простуду и ангину, вырывать и пломбировать зубы, но и оперировать и аппендицит, и внематочную беременность. Пациенты, пройдя реабилитационный период на борту судна, там же приступали к работе. Правда, беременных женщин за пару месяцев до родов все же старались отправить на берег. Случаев появления малышей в море Олег Михайлович не припомнит. Плавзаводов аналогичной конструкции на Дальнем Востоке было пятнадцать. Они вели промысел и переработку практически по всему тихоокеанскому бассейну. Сегодня все они либо утилизированы, либо проданы за границу. Да и вряд ли бы сегодня при нынешних запасах того же краба судно типа Александра Обухова могло оставаться рентабельным. А тогда, в 70-80-х годах плавбаза, выигрывая соцсоревнования, считалась одной из лучших на Дальнем Востоке. Репортаж о работе экипажа судна опубликован единственный тогда еженедельный журнал Огонек. Трагедия произошла 4 мая 1982 года. Это был последний день жизни плавбазы. Александр Обухов готовился из Владивостока выйти в очередной рейс к берегам Камчатки, но на промысел не попало ни судно, ни члены экипажа. Впрочем, даже спустя 20 лет после трагедии в Дальморепродукте отказываются говорить об этом случае. Олег Михайлович Петруша принес нам информацию обнаруженную им в Интернете. О затоплении плавбазы рассказал бывший аварийный инспектор Дальводрыбфлотинспекции Василий Товба, расследовавший в 1982 году причины гибели судна. За год до аварии плавбаза ремонтировалась во Владивостоке на Дальзаводе. Одним из объектов ремонта являлись трубы системы пожаротушения, протянутые по всему судну. По словам Василия Товбы, работы не были доведены до конца и на участке трубы, расположенной в 4-м трюме, была установлена заглушка из материала, плохо противостоящего воздействию морской воды. Через некоторое время заглушка раскрылась, и насосы судна стали закачивать забортную воду в трюм. По некоторым подсчетам в трюме оказалось порядка 560 тонн воды. Плавбаза потеряла устойчивость и накренилась. Экипаж пытался выпрямить судно, однако крен ликвидировать не смог. Александр Обухов начал черпать воду нижним ярусом иллюминаторов. Судно находилось в опасном положении, но экипаж не предпринимал должных мер к спасению плавбазы. Даже иллюминаторы никто не закрыл рассказывает Василий Товба. Итогом стало то, что судно резко опрокинулось и уперлось мачтами в грунт. Если бы в том месте не было мелко, то оно перевернулось бы вверх килем, похоронив всех, кто находился на борту, — утверждает Василий Товба. По его словам, тогда погибло от 9 до 12 человек. Александр Обухов был отправлен на металлолом. С этой версией произошедшей трагедии Олег Михайлович Петруша не соглашается. Несмотря на то, что к 1982 году он уже четыре года как не ходил на Александре Обухове, подробности кораблекрушения ему известны. В тот день помимо 640 членов экипажа на борту плавзавода находились и провожающие. Практически на каждого уходящего в море по человеку. Топливные танки судна были практически пустыми, планировалось, что заправка произойдет на рейде, поэтому судно было не забалластировано. Тысяча тонн соли лежала на верхней палубе. Вдруг судно стало давать крен. Один из штурманов приказал перекачивать имеющееся топливо с одного борта на другой, но это не помогло. Александр Обухов перевернулся моментально возле причала, забрав вместе с собой практически всех членов экипажа и провожающих, находящихся на борту. Из-за сложных переходов из 219 кают никто не успел выскочить на палубу. По мнению Олега Михайловича в тот страшный день погибло до 1200 человек, в том числе и дети. Средства массовой информации почти не упоминали о приморской трагедии. В официальных сводках прошли данные о девяти погибших. Как поясняет Петруша, это объясняется тем, что если бы жертв было больше десяти, о происшествии пришлось бы докладывать в ООН, чего СССР позволить себе не мог. В рыбацких кругах ходили слухи не только о тысяче жертв, но и о том, что водолазы несколько суток доставали тела, не гнушаясь мародерствовать — у многих женщин из ушей были вырваны серьги. В той катастрофе у Олега Михайловича погибла первая супруга. Впоследствии судно, действительно, было разрезано на металлолом. Может быть настала пора установить памятник на месте былой трагедии. Мой товарищ Андрей Ибраев, фотографии которого есть в разделе Фото друзей, видел опрокинутый плавзавод. И не только видел, но и сфотографировал. К сожалению фотографии были сделаны с очень большого расстояния и получились не качественными. Подойти ближе было не возможно, т. к. весь прилегающий к месту катастрофы район был оцеплен. Из каких соображений, видно из вышеприведенной статьи. Спустя три недели, с момента публикации на сайте этой заметки, в интернет-версии газеты Золотой Рог удалось обнаружить некоторые сведения об этой аварии. Вот они:

ПЕЧАЛЬНЫЙ ЮБИЛЕЙ

4 мая 1982 года в бухте Золотой Рог перевернулась плавбаза Александр Обухов. Вследствие инцидента лишились жизни несколько человек. Даже через 20 лет после трагедии в Дальморепродукте, которому принадлежала плавбаза, отказываются говорить об этом случае. Это было до того, как я возглавил Дальморепродукт, а хреновыми делами я не интересуюсь. И всем подчиненным запрещаю

об этом говорить, потому что это — не по морскому, — так отреагировал на вопрос об Александре Обухове генеральный директор ДМП Юрий ДИДЕНКО. Информацию удалось получить у бывшего аварийного инспектора Дальводрыбфлотинспекции Василия ТОВБЫ, расследовавшего в 1982 году причины гибели судна. За год до аварии плавбаза ремонтировалась на Дальзаводе. Одним из объектов ремонта являлись трубы системы пожаротушения, протянутые по всему судну. По словам Василия Товбы, работы не были доведены до конца и на участке трубы, расположенном в 4 -м трюме, была установлена заглушка из материала, плохо противостоящего воздействию морской воды. Через некоторое время заглушка раскрылась, и насосы судна стали закачивать забортную воду в трюм. По некоторым подсчетам, в трюме оказалось порядка 560 тонн воды. Плавбаза потеряла устойчивость и накренилась. Экипаж пытался выпрямить судно, однако добиться необходимого результата не смог. В то же время, по словам аварийного инспектора, трюм не был проверен и процесс передачи воды по трубам продолжался. Около 2.30 ночи Александр Обухов начал черпать воду нижним ярусом иллюминаторов. Судно находилось в опасном положении, но экипаж не предпринимал должных мер. Даже иллюминаторы никто не закрыл, — рассказывает Василий Товба. Наконец, наступил момент, когда из-за большого количества воды отказала система спрямления судна. Второй механик стал закачивать воду в качестве балласта в одно из помещений для жидкого груза. Судно резко опрокинулось и уперлось мачтами в грунт. Если бы в том месте не было мелко, то оно бы перевернулось вверх килем, похоронив всех, кто находился на борту, — говорит Василий Товба. По его словам, тогда погибло от 9 до 12 человек. Капитан плавбазы и второй механик получили тюремные сроки, а Александр Обухов был отправлен на металллом.

Гибель плавзавода Александр Обухов

Опубликовано 10/12/2011

Если зависимая от властей Дальневосточного края пресса анализировала эту катастрофу в силу дозволенного ей, то центральная печать молчала вообще. Все объяснялось просто: одни корреспонденты ранее расхваливали экипаж судна, других руководство Дальрыбы приручило подачками и теперь жестко посоветовало им молчать в связи с предстоящим переводом ряда здешних лидеров к штурвалу Минрыбпрома и страны.

И так, 6 мая 1982 года в 3 часа ночи во Владивостоке в бухте Золотой Рог у причала № 42 опрокинулся и лег на грунт плавзавод Александр Обухов, стоявший на двух якорях и девяти швартовых. На корабле неограниченного района плавания погибли почти у берега десять моряков флота Дальморепродукт. Эта редкая по своей сути катастрофа в порту вызвала разные кривотолки: говорили, в частности, о диверсии и сотнях жертв. Судно быстро подняли — потеряв при этом двух водолазов, — затем списали и продали Японии на гвозди. А спустя полтора года было судебное разбирательство. ХВОСТЫ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ! Что представлял собой Александр Обухов? Это был крупный перерабатывающий завод (162 на 20 метров, высота борта 12,5 метра, водоизмещение 15,3 тысячи тонн), построенный в 1962 году ленинградскими кораблями как краболов. Он имел большой запас прочности. Спустя 19 лет его и другие плавзаводы этой серии переоборудовали под выпуск рыбных консервов. Регистр СССР, оставив в силе прежнюю информацию о его остойчивости, разрешил выйти в промысловую тихоокеанскую южнокурильскую экспедицию. До списания судна было еще пять лет. Десять месяцев 500 человек делали в океане рыбные консервы и брикеты. Незадолго до возвращения в базу капитан-директор Розов заболел, руководство флотилии прислало ему замену. Прибывшего Турушева знали: четыре года работал здесь старшим помощником, замещал директоров плавзаводов П. Постышев, И. Уборевич, заканчивал заочно Дальрыбвтуз. Но экипаж знал и другое: замена капитана произошла не только и не столько из-за болезни Розова, а прежде всего потому, что с ним не выполняли завышенный квартальный план, чем срывали гонку Дальрыбы к заявленным годовым результатам. Молодой же Турушев рвался к власти, был готов любой ценой добывать «хвосты» и заставить коллектив выполнять поставленные сверхзадачи. Действительно, ступив на накренившийся корабль, он проигнорировал Устав службы и святую заповедь моряков — на воде всегда считай себя ближе к опасности. Не удивился крену, поверил успокоительным донесениям и тут же подписал акт: Судно принял в удовлетворительном состоянии. Так было покончено с функциями капитана, призванного прежде всего отвечать за сохранность судна и жизни находящихся на нем людей. Дальморепродукты к тому моменту работали безаварийно уже двадцать лет. Среди молодых капитанов считалось в порядке вещей пренебрежение устаревшими для передового и мощного флота инструкциями, веками составлявшимися ценой жизни смелых и смысленных моряков, всем своим существом понимавших, что с морем не шутят. Тот же Турушев знал, что плавзаводы выходят в рейсы с недоделками, «залатанными» икорными подношениями Регистру и письмами-обманками Управления: ...учтем, экипаж обязательно устранит недоделки, просим выпустить на промысел». И в данном случае ему следовало заглянуть в трюмы, проверить запрессовку балластом танков, состояние систем. Ведь Обухов даже в штиль и без перемещений грузов на палубах переваливался с борта на борт до пяти градусов. Экипаж считал эту валкость в порядке вещей, и механики самостоятельно (!) устраняли крен, маневрируя балластом в бортовых танках. В судовом журнале ничего этого не отмечали... Более того, новый капитан-директор еще в пору прежней работы на судне знал, что здесь бездействуют мерительные трубки и количество поступления сточных вод не учитывается, объемы их в донных танках неизвестны. Всем этим он и объяснял склонность корабля к заваливанию. Проверять расчеты не стал. И завод продолжал бороздить океан скособоченным... План они перевыполнили и 2 апреля с полными трюмами прибыли во Владивосток. За пять суток разгрузились и начали ремонт. Управление не обеспечило нужными материалами, но настояло сократить сроки стоянки. Турушев пообещал выйти на промысел раньше на 15 суток. В ответ несколько опытных моряков заявили, что в такой ситуации считают корабль обреченным на гибель, и ушли с него. Но остальные трудились до упаду. Ведь большинство членов экипажа не имели квартир и, с согласия Управления, жили на судне. Под кормой 1,2 метра глубины на причал переброшен трап: ремонтируемый плавзавод стал еще и базой отдыха в порту. Естественно, это опрокинуло строгие морские порядки. На судне начались пьянки, появились посторонние, дело дошло до преступления — изнасиловали несовершеннолетнюю. Когда после этого сюда пришли работники милиции и прокуратуры, пьяный вахтенный помощник капитана дал команду пожарным сбросить их брандспойтами за борт... Обо всех безобразиях транспортный прокурор Владивостока Громов проинформировал городские и краевые органы власти, сделав акцент на том, что обстановка на борту промысловика неизбежно приведет к большой беде. Потребовал навести порядок. Это представление адресаты получили за двое суток до происшествия. Но абсолютно все руководители Приморского края проигнорировали предписание прокурора. Более того, 5 мая на кораблях Дальрыбы был день дисциплины. На Обухове его проводили секретарь парткома и первый заместитель начальника Управления. Они сделали вид, что не знают о преступлении, многочисленных

нарушений Устава не замечали. Для них все было мелочью по сравнению с докладом капитана: судно и три четверти оборудования инспекция Регистра уже признала годными к выходу на промысел. Можно начинать бункероваться. Правда, гости все же обратили внимание на неспособность корабля держаться на ровном киле и посоветовали ликвидировать крен балластировкой. Однако еще утром в день катастрофы механик Верещагин, сдавая вахту, заявил, что при крене более трех градусов на любой борт корабль заваливается. Впору было вспомнить: последние расчеты величины остойчивости проведены шесть дней назад. И котлы уже сожгли 120 тонн мазута, а утром из донных танков подняли наверх еще 210 тонн. Но свистать тревогу, как того требует наставление, не стали, новых расчетов остойчивости не произвели — отдали предпочтение подготовке корабля к санитарной обработке. И, предвзяв ее, капитан решил вывести экипаж с корабля. Уже в 17 часов он разрешил сойти на берег главным специалистам, а старшего помощника Гусева отпустил с вахты без уточнения времени возвращения. Вечером те, кому некуда было уходить, устроили торжество: по случаю завтрашней санобработки плавзавода закололи двух кабанов, содержащихся в трюмном подсобном хозяйстве. В каютах свежатины и хмельное, 200 промысловиков пьют, смотрят телепередачу, в которой был и записанный накануне монолог их бригадира Кудряшовой, только что награжденной орденом Трудового Красного Знамени. Здесь же и сама бригадир смотрит и слушает себя. Где-то в каютах затерялся и прежний капитан Розов — пришел к даме сердца... Вахту с капитаном несли четвертый помощник штурмана Виктор Поповнин и второй механик Виктор Калянин. Первый — год тому пришел из Дальрыбвтуза, и это была его первая в жизни стояночная вахта. Стаж второго — двадцать лет. В 20.00 штурман потребовал держать три градуса крена по левому борту — так ремонтникам удобнее заканчивать чистку донных танков пресной воды. К этому времени предельно облегченное судно уже обрело отрицательную остойчивость и склонность к опрокидыванию. Вот почему в 22.15 плавзавод перевалился на шесть градусов правого борта. Калянин доложил Поповнину: перекачек не производили и заваливание — самопроизвольное. Капитан вызвал помощника. В его каюте находились задержавшиеся на корабле инспекторы Управления. При них Турушев грубо отчитал Поповнина за неумение нести вахту и держать корабль. Объяснение молодого специалиста, что не знает причины крена, капитан не принял, высмеял его сообщение о том, что по трубопроводам побежали крысы и люди начинают сходить на берег. Он жестко потребовал выяснить причину завала и стоять на левом борту в заданном режиме до окончания работ. — В 22.40 я доложил на мостик, что при подравнивании судно не держалось на ровном киле и упало на 10 градусов левого борта, — заявил в суде Калянин. — В ответ последовала команда подравнять до пяти градусов. Начали перекачку — повалились на правый борт... 13 градусов... В машинное отделение пошли люди с вопросами: что происходит? В этот момент крен заметила с берега и диспетчер портфлота Хомич:

— Обухов, вы опасно накренились, — подсказала она по радиации Поповнину. — Помощь нужна? Могу подослать буксиры, чтобы прижали к причалу.

— Нет! — ответил тот. — Подравняем сами.

В 23.00 Калянин сообщил: судно раскачивается с увеличивающейся амплитудой. Поповнин разбудил капитана, доложил, сказал, что не может ничего понять. Тот по-прежнему считал опасения напрасными, распорядился прекратить перекачки, оставить до утра крен шесть градусов правого борта — и снова уснул. Механик знал: почти все донные танки пустые или полупустые, от незначительного количества грузов на верхней палубе невозможно потерять остойчивость. Снова позвонил штурману: надо осмотреть трюмы и найти, где катается жидкость. Спустя несколько минут тот потребовал остановить пожарный насос: в прачечной обнаружена вода. Вскоре разрешил включить насос, поступление воды устранено. На самом деле, увидев, что вода подтапливает умывальники нижней палубы, системный механик и трюмный машинист заглушили шпигаты — отверстия в палубном настиле — пробками. Найти, откуда вода поступает, локализовать течь — такую задачу перед ними никто не ставил. К 1.30 ночи крен довели до восьми градусов правого борта. И Поповнин с Каляниным пошли спать. А в 2.20 судно завалилось на 11 градусов. Чувствуя беду, моряки начали сходить на берег, откуда безучастно (!?) наблюдали за мучениями своего корабля: надстройки скрипели, по верхней палубе катало бочки с горючим. Но даже в это время никаких команд и сигналов общесудовой тревоги не раздалось, хотя от последнего крена по судну пробежала дрожь... Проснувшийся Калянин спустился к машинам. Маневровый диптанк левого борта моторист уже заполнил балластом. В таких ситуациях всегда обращались за разрешением к главному механику: здесь вахтенный помощник, в нарушение Устава, командовал перекачками. Главмеха не было, о присутствии капитана на борту Калянин не знал — тот ни разу на него не выходил. Тогда механик сам решил запросовать дополнительный танк. Эта перекачка и стала для корабля роковой гирей. Он начал было выравниваться, дошел до нулевой отметки, а через 10 минут упал на 20 градусов левого борта. В машинном отделении переключили насосы, но крен не устранялся, а увеличивался рывками. Вот тут по общесудовой трансляции и прозвучала запоздалая команда капитана. Выброшенный из кровати, он требовал задрать иллюминаторы нижней палубы и всем эвакуироваться на берег по правому борту. Однако два десятка открытых иллюминаторов нижней палубы уже вошли в воду, и та хлынула внутрь. В 2.55 корабль накренился на 35 градусов. Находиться в машинном отделении стало невозможно, и Калянин приказал вахте покинуть судно. Сам с трудом добрался в котельное отделение, распорядился потушить котел... Еще несколько минут, и Обухов лег левым бортом на грунт... Мелководье спасло жизнь сотне людей. Под водой осталось десять человек, включая и бывшего капитана Розова. Как показало заключение судебно-медицинской экспертизы, все они были в состоянии опьянения... Поначалу капитан признавал себя виновным в трагедии. Затем во всем обвинил помощников. А свое руководство — в том, что передало ему судно в предаварийном состоянии. Поэтому следствие поручило опытным кораблям и судоводителям Дальневосточного морского пароходства тщательно обследовать системы поднятого корабля, а также проверить профессиональные знания вахтенной команды. Выяснилось, что при переоборудовании плавбазы по просьбе палубной команды обрезали пожарную магистраль. Заглушку поставили из тонкого алюминия. Магистраль постоянно расходовала морскую воду и находилась под давлением 8—9 атмосфер. В ремонте количество потребителей воды сократилось, и прогнившую заглушку прорвало. Кстати сказать, магистраль в море прорывало часто. — Корпус не был водотечным. Вода в отсек попала через повреждение трубопровода. Достаточно было двух часов, и насос закачал в трюм 140 тонн воды, что и съело остойчивость судна, — констатировал эксперт Маслацов. — Поэтому балластировку нельзя было производить. Не осознав ситуации, вахта все больше раскачивала судно. Будь закрыты иллюминаторы — неведь разбросало бы по углам, набило бы им синяков, не больше. Ведь при соблюдении всех правил эксплуатации плавзавод имел отличную остойчивость и большой запас прочности — угол входа в воду иллюминаторов нижней палубы равен 20 градусам, а верхней — 48 градусам. — Трагедия произошла из-за самоуверенности капитана, — продолжил судостроитель, лауреат Государственной премии СССР Селезнев. — Нарушение остойчивости в порту у причала — редкое ЧП, и оно всегда особо проявляет способность капитана к борьбе за живучесть корабля. Встречи с Анатолием Турушевым и его помощниками убедили меня: они не знали элементарных основ остойчивости и не могли гарантировать сохранение судна. Ведь при потере в данной ситуации сорока сантиметровой метацентрической высоты важно было увеличить остойчивость, а не загружать верхнюю палубу двумя тысячами тонн мазута при непонятном затоплении трюмов. В море их выручали загрузка и многократный запас прочности корабля. Здесь, в нестандартной, расслабляющей близостью берега

обстановке, они проявили свою низкую квалификацию и полное безразличие к надвигающейся катастрофе. — За полвека работы на Дальнем Востоке я впервые встретил людей, до неприличия безответственно отнесшихся к кораблю и морю, — подвел итог бывший главный штурман Сахалинского пароходства, наставник сотен капитанов Зильберман. — Турушева больше всего заботили карьера, личный престиж: давай рыбу, о технике безопасности не думай. Ведь в Дальрыбе его приучили к осознанию того, что неполадки на судне могут и не привести к беде, а вот за срыв плана обязательно жди неприятностей. Исходя из этого он и руководил, безопасности вопреки. Пытаясь осознать бездействие на вахте выпускника Дальрыбвтуза Поповнина, я пошел в этот вуз. Признавая несовершенство обучения в своих стенах, специалисты дали справку: каждый третий из выпускников не умеет составлять расчет остойчивости, обладает поверхностной, на уровне начинающего матроса, подготовкой по борьбе за живучесть судна. Вот и получилось: бывший боцман боевого корабля Поповнин по диплому мог нести вахту, а на деле не знал даже угла входа иллюминаторов нижней палубы и не сообразил объявить общесудовую тревогу. Довелось беседовать и с судовладельцами. Каждому (начиная с прославленного рыбака и начальника Дальморепродукта Вайнера) говорил: Ваше судно на виду города почти сутки кричало из бухты: SOS, тону! И никто не помог кораблю, не потребовал от своего вдвиженца выполнить прописные флотские обязанности. Наконец, Вы же знали, что там идет всеобщая пьянка... Кому доверились?! Молчали или переводили разговор, стремясь исключить эти вопросы из будущей публикации. А рядовые моряки рассказывали о том, что должность капитан-директора давно трансформирована в угодливого берегу директор-капитана. Отсюда и нарушения Устава службы на судах, притупление бдительности, принципиальности моряков. Подтверждая сказанное, они сообщили, что после этого ЧП, которое всячески замалчивалось на кораблях, произошел еще ряд катастроф и трагедий. В одном случае спьяну посадили плавзавод на камни, погубив 22 человека. В другом — пили спирт, пролили его и решили выжечь. С момента возгорания до объявления тревоги прошло 20 минут, и за это время погибли 11 человек. Еще на одном корабле убили женщину за то, что вскрыла канал поступления сюда большого количества водки в обмен на морские деликатесы. И экипаж, которому покровительствовал берег, включая управление МВД, делал все, чтобы завести следствие в тупик. Погибли суда Косарев, Советская Камчатка... Транспортный прокурор Громов подтвердил это, заметив, что властный берег неистово защищает промысловиков, дающих ему официальный консервный вал и личное обогащение. Поэтому там и предпринимают все, чтобы скрыть от Центра абсолютное безразличие судовладельца к охране жизни добытчиков. — Ради хвостов многоликий береговой спрут безжалостно эксплуатирует капитанов, толкая их на риск и опасность. Ведь вы слышали в суде, что опрокидыванию Обухова сопутствовало и то, что ему, разгруженному, не позволили закачать балласт в ожидании загрузки топливом: управлению было жалко денег за неизбежную оплату слива на экологическую очистку. Суд строго оценил криминальные просчеты всех, кто исподволь разлагал рыболовный флот и вел моряков к катастрофам. Были названы также и должностные лица Дальрыбы, превращавшие капитанов в роботов. Оказалось, что берег толкал экипажи даже на нарушение санитарных требований, и промысловики не выбрасывали за борт подпортившиеся слои мороженой рыбы — из них делали... консервы для Крайнего Севера. Потому и перетасовывали капитанов: чтобы не успевали вникнуть в проблемы корабля, чтобы как можно больше брали с него и со случайной команды, на вербованной в селах. В противном случае капитанов беспощадно списывали на берег...

(По материалам А. Клевы)