

Крещение корабля — это еще и политика

Завершался непростой 1992 год. В конце его после очередного 6-месячного рейса на БМРТ «Заволжск» в Тихий океан, мы со старшим механиком Владимиром Петровичем Рочевым надеялись на заслуженный и хороший отдых. Прибыв в Архангельск я, как обычно, доложил генеральному директору Архангельского тралового флота-АТФ Ивану Егоровичу Дегтярёву о работе в рейсе, он вдруг сказал: «Недели через две-три нужно срочно вылетать в Германию на приёмку нового судна типа «Моонзунд». Это было полной неожиданностью. Прошедший рейс и МРТО затянулись более чем на шесть месяцев, а тут необходимо снова лететь, принимать траулер и сразу на нём в новый рейс. Заявил, что мы же живые люди, нужно хотя бы немного с семьёй побыть, с женой и детьми пообщаться. А генеральный в ответ: «Надо ехать, больше некому, выбирай себе старшего механика и... в добрый путь. Супругу мы тебе в Германию привезём. Ответа жду завтра утром». К утру всё было решено: стармех В.П. Рочев, с которым мне довелось принимать в Клайпеде ПСТ «Горск» и работать на нём 7 лет, а потом и на БМРТ «Заволжск» – дал согласие, узнав, что жён нам привезут, как обещал генеральный директор. Пошла подготовка, начались спешные сборы, и 18 декабря мы со старшим механиком вылетели в Москву, далее – в Берлин и затем на судовой верфь в Штральзунд, где и достраивался «Моонзунд» - «Капитан Бубнов». Кадры заверили вас встретит в Берлине представитель Комитета по рыболовству капитан Г.В. Мещеряков. Но не всё так гладко, как нарисовал нам картину начальник отдела кадров АТФ В.Ф. Буреев. На паспортном контроле в Берлине, а это уже ФРГ, произошло объединение ГДР и ФРГ, нас задержали, поскольку мы прилетели без визы и надлежащих оформленных загранпаспортов. Правда были у нас только паспорта моряков заграничного плавания. Кадровики АТФ нас уверили, что паспорта моряка заграничного плавания и судовой роли для властей Германии достаточно. Немцы сразу сказали, что мы прибыли не в ГДР, а в ФРГ незаконно – нет виз, и придётся обратным рейсом этого же самолёта отправить нас в Москву. Вот что значит безалаберность и безграмотность наших кадровиков в оформлении серьёзных документов. Привыкли всё делать на «авось», а в этот раз – не прокатило. Хорошо, что в аэропорту оказался представитель Аэрофлота, который связался с посольством. После долгих переговоров и согласований в течение нескольких часов нам всё же разрешили въезд в ФРГ, но при условии, что мы в течение 24-х часов оформим визы, то есть до 12 часов следующего дня. Старший наряд иммиграционной службы предупредил, что если за это время мы не сделаем это, то нас быстро разыщут на территории Германии и... «браслеть» на руки. Привлекут за незаконный въезд. Дело принимало серьёзный оборот. После многих перепетий, мы со стармехом добрались ночью поездом до Штральзунда и приехали на такси в заводскую гостиницу. Рано утром оформили официальную визу в полиции с помощью представителей верфи. На следующий день утром мы со стармехом были приглашены к главному инженеру судовой верфи. Нам предложили начать знакомство с новым траулером, судовой документацией, чем мы не замедлили воспользоваться. Предварительно нас одели в приличную спецодежду, в которой мы могли осматривать всё судно, как говорится, «от киля до клотика». Размеры корабля типа «Моонзунд» внушительные по сравнению с судами типа «Иван Бочков»: длина 120 метров, водоизмещение 9250 т, дедвейт 3460 т, скорость 15 узлов, количество спальных мест на 115 человек. Огромный траулер-завод мог добывать рыбу в любом районе Мирового океана, морозить готовую рыбопродукцию, выпускать рыбные консервы, рыбную муку, рыбий жир. Одновременно мы знакомимся и с верфью, основанной после войны в 1945 году в ГДР и до 1989 года построившей 14000 судов. На ней работало более 8000 человек, но, к сожалению, наступили не лучшие времена. На стапелях резались два корпуса так и не построенных судов этого типа из-за падения спроса. У стенки причала верфь заканчивала достройку большого круизного лайнера. Тут же стояли два судна типа «Моонзунд» в ожидании судовладельцев. Одно из них было предназначено производственному объединению «Керчьрыбпром» и называлось «Капитан Бубнов», в честь известного капитана черноморцев. Однако с развалом Советского Союза и отделением Украины – эти корабли решили передать Архангельскому траловому флоту. Судно такого типа у АТФ уже было – АБ-1824 «Юозас Алексонис». «Капитан Бубнов» был последним из серии этого типа траулеров и имел бортовой номер 1837. Мне «повезло», пришлось принимать в свое время последний «Иван Бочков» – БМРТ «Заволжск» в Польше и вот последний «Моонзунд» в ФРГ. Что это такое, я уже знал, поэтому старался посмотреть и вникать во всё сам. На третий день после нашего приезда вечером к нам в гостиницу прибыл главный инженер АТФ Олег Фастов, который сказал, что он завтра улетает в Москву. На наш вопрос, почему нас не встретили в Берлине, пожал плечами, сказав при этом: «Всё хорошо, что хорошо кончается!». Пожелал нам удачи в приёмке судна и отбыл. На этом его миссия закончилась. На следующий день мы встретились с представителем Комитета рыбного хозяйства РФ Г. В. Мещеряковым, который ввёл нас в курс дел, хотя в общих чертах мы уже получили информацию от немецкой стороны. Поскольку приехали в канун Нового года, то в Германии, как и во всей Европе, начался с 25 декабря новогодний праздник – Крисмас. Погода стояла морозная и с сильными ветрами. Мы были предоставлены сами себе, познакомились с городом, его достопримечательностями, гуляли. Скромно встретили Новый год, при этом вспомнился новогодний бал на заводе «Гданьска – Сточна им. В.И. Ленина», куда была приглашена вся приёмная команда судна АБ-0033 «Заволжска» в 1988 году в гостеприимной Польше. Здесь же в Штральзунде – ФРГ в Новый год о нас даже не вспомнили, не поздравили! Утром 1 января пошли погулять по городу и увидели, что в одном из районов города огромное количество автомашин с побитыми стёклами, фарами и другими повреждениями. Они стояли вдоль обочины дороги, и на каждой из автомашин обязательно что-то разбито. Налицо явные признаки вандализма. Нас это очень удивило. Местное телевидение в тот же день отреагировало и показало. Даже у нас в России такое невозможно, а тут, в стране цивилизованной творятся такие вещи. Но против факта не попрёшь, а он имел место быть. 7 января из Архангельска отправился БМРТ-456 «Северянин». 18-го он пришёл в Штральзунд и к вечеру ошвартовался к борту «Капитана Бубнова». На нём прибыла часть нашего экипажа, 10 человек, состоявшая из начальников служб, для приёмки судна по всем заведованиям. Вместе с ними прибыл начальник МСС флота В.П. Охитин. Мы со стармехом с нетерпением ждали прихода «Северянина», в то время уже работавшего в качестве транспорта: на нём нам были отправлены снабжение и продукты, а также пришли морем наши жёны. Мы, естественно, переживали за них, ведь Валентина и Светлана впервые вышли в море и попали в такой неудачный период штормов, да и судну – 25 лет. На Балтике бушевали сильнейшие шторма, погиб паром с большим количеством пассажиров и автомашин. Так что основания для волнений, были. Генеральный директор – Иван Дегтярёв выполнил своё обещание. «Северянин» весь переход мотало, но в особенно сильный шторм – он попал в Северном море. По рассказам капитана Валерьяна Захарова, им изрядно досталось. Как он сказал: «Я таких штормов не помню за всю свою работу в море», а проработал он всю жизнь.

Но, так или иначе, всё обошлось благополучно, если не считать того, что во время такой погоды был срезан волной вентилятор на баке, началось поступление воды внутрь судна, которую постоянно приходилось откачивать насосом. Кроме того на марсовой площадке оторвало ледовый прожектор, было много других разных мелких повреждений. Моя Валентина весь двенадцатидневный переход до самого Штральзунда страдала от морской болезни. Моряки посмеивались над морячками, не видевшими моря: вот, мол, теперь-то будете знать, что такое море и какая там у ваших мужей работа. А капитан Валерьян Павлович говорил: «Муж встречать придёт, а вас по трапу на носилках выносят». Жена стармеха, Светлана Рочева, перенесла путешествие легче. Её укачивало только в первые дни плавания, а потом организм всё же привык. До 21 января потихоньку перегружали снабжение с «Северянина». Потом он стоял два дня в ожидании ветрового нагона и полной воды. Дождавшись, ушёл для работы и передачи снабжения группе промысловых судов в норвежской и фарерской рыболовных зонах. Транспорт доставил старшего помощника капитана Игоря Пономарёва, начальника радиостанции П.Б. Артюха, навигатора А.А. Степанов, механика-наладчика С. Чуприков, технолога А.А. Окатова, боцмана А.Т. Кудрявцева. Они были направлены по моей заявке (работали со мной ранее), я знал, что эти люди меня не подведут. Вторым механиком был направлен А. Травников, которого ни я, ни стармех не знали. Это была большая ошибка отдела кадров и механико-судовой службы, как оказалось впоследствии, и что сыграло негативную роль в работе судна. На «Северянин» доставили несколько человек во главе с капитаном Ю.В. Шергольдом для приёмки РТМКС-1836 «Помор». В целях экономии валюты на гостинице и ускорения процесса ознакомления и приёмки судов, генеральным директором И. Дегтярёвым принято решение – оба экипажа разместить на РТМКС «Капитан Бубнов». На нашем борту жил и начальник МСС В.П. Охитин, в каюте которого однажды чуть не произошёл пожар из-за оставленного кипятильника. Однако всё было вовремя обнаружено вахтой. Испорченную столешницу верфь заменила. Началась ежедневная напряжённая работа на бортах обоих кораблей по приёмке заведования специалистами. На «Бубнове» жизнь входила в привычный судовой ритм, неслись вахты, заработал камбуз, все судовые системы жизнеобеспечения. В связи с тем, что мы были сильно загружены работой, нашим жёнам самим пришлось знакомиться с городом и его достопримечательностями. На огромной верфи много лет существовало общество немецко-советской дружбы, но после известных событий по объединению ФРГ и ГДР в одно немецкое государство, модернизации верфи и распада СССР – оно прекратило своё существование. Председатель его обратился ко мне с просьбой: «Общество свою работу прекратило, но на нашем счёте остались деньги, а его необходимо закрыть. Давайте мы купим для экипажа вашего судна большой телевизор, видео аппаратуру и ещё что-нибудь». Я не поддержал его, сказал, что моряки всё для судна сами приобретут, когда начнут работать в море. Предложил ему другой вариант. Сказал, что в Архангельске в округе Варавино есть дошкольный детский дом, и ему такая помощь действительно не помешает. Во время работы на «Заволжске», наш экипаж шефствовал над ним, поэтому было такое предложение. Жён капитана и стармеха вовлекли в общественную работу. В течение нескольких дней они ездили с представителями завода по магазинам, покупали подарки для детей: игрушки, сладости, одежду, обувь. Кстати, в это время была новогодняя распродажа, цены снижены и приобрели большее количество товаров. Кроме того, как оказалось впоследствии, на заводе собирали гуманитарную помощь для России, которую привезли перед отходом на борт траулера. Всё было упаковано в коробки, избранной ревизионной комиссией составлена опись в трёх экземплярах, чтобы по приходу в порт Мурманск, куда мы должны были зайти за экипажем, промвооружением и прочим снабжением, передать в профсоюзный комитет флота Морского агентства АТФ для дальнейшей пересылки адресату в Архангельске. По приходу в Мурманск это было сделано помощником капитана по экипажу Виктором Самойленко и председателем Александром Степановым. Перед выходом в море РТМК-С «Капитан Бубнов» в начале февраля на ходовые испытания, экипаж «Помора» перешёл на свой борт, стоявший неподалёку у другого причала. Мы поделились с ним запасами своих продуктов и кое-каким необходимым для работы снабжением. Наш траулер успешно сходил в море на ходовые испытания. Выявленные небольшие недостатки с возвращением на верфь сразу начали устранять. Подходил день подъёма флага, назначенный на первую половину февраля. Вдруг представитель Комитета рыбного хозяйства РФ Георгий Мещеряков говорит мне: «Владимир Петрович, немцы неожиданно решили поменять крёстную мать судна. Ею будет не переводчица судовой верфи фрау Кепке, а бундес-министр Ангела Доротея Меркель – правая рука канцлера ФРГ Гельмута Коля. Она – уроженка ГДР, восточной части Германии, очень влиятельная фигура в стране и правительстве. А верфи, в сложившейся ситуации, нужны поддержка правительства и дополнительные инвестиции. Поэтому властные структуры восточных земель и руководство верфи приняли такое совместное решение». Я принял к сведению, сообщил руководству траулера, что нужно готовиться, чтобы не ударить, как говорят, в грязь лицом. Однако пришёл ответ от генерального директора И. Дегтярёва, что денег у флота на эти цели нет. Другого ответа мы и не ждали. Самі стали принимать меры, пустили, как говорят, «шапку по кругу» среди экипажа. Начали готовиться к подъёму флага. Прибывший с частью моряков помощник по экипажу Виктор Самойленко и возглавил организацию мероприятия. На верфи тоже сочли необходимым поучаствовать. Привезли контейнеры с посудой, продукты, своих поваров. Даже задействовали рабочих, и где было необходимо – мыли, чистили, драили. Работники верфи (повара) накрыли столы в столовой команды для представителей завода и гостей. Из экипажа были приглашены всего пять человек: капитан, стармех, боцман, электромеханик, рефмеханик и жёны капитана и стармеха. Пригласили и капитана АБ-1836 «Помор» Ю. В. Шергольда, которому впереди тоже предстояли приёмка судна и подъём флага. Для остальной части приёмной команды – мы накрыли столы в кают-компании. Естественно, как бывает в таких случаях, в день рождения траулера с утра подняты флаги расцветивания, установлена импровизированная трибуна на причале, подготовлено шампанское для крещения судна. По всей верфи охрана, посторонних на территорию не пускали. На причал подошла целая колонна автомашин с гостями и представителями власти. Я с огромным букетом цветов пошёл в сторону крёстной матери А.Д. Меркель. Но не тут-то было: охрана не подпускает близко, она в её кольце. Потом всё прояснилось, Георгий Мещеряков объяснил, что это капитан судна, меня пропустили. Естественно, были небольшие выступления с пожеланиями продолжить взаимовыгодное сотрудничество между ФРГ и Россией. Во время крещения траулера А. Меркель не сумела разбить о борт судна бутылку шампанского с первого раза и разбила, с моей помощью, только с третьего. После этого появилось у меня какое-то неприятное предчувствие неотвратимого, что-то должно произойти нехорошее. Но действие было продолжено на палубе: построены экипаж и все гости, в торжественной обстановке спущен флаг ФРГ и поднят триколор – Государственный флаг России. Банкет, как говорят, прошёл в дружественной обстановке. Столовая команды полна гостей, взаимные поздравления, вручение подарков и сувениров, тосты. Я со своей стороны от имени экипажа вручил крёстной матери Ангеле Меркель большую архангельскую щепную Птицу счастья и набор матрёшек.



А. Меркель беседует с капитан В. Лупачев на палубе РТМК-С «Капитан Бубнов». (Архив автора)

Не обошлись без сувениров и для представителей верфи: книги об Архангельске, птицы, ложки, матрёшки. Хорошо, что мы с Виктором Самойленко предусмотрели это заранее и запаслись дома, что-то купили, что-то получили в общем отделе управления флота у Е.В. Антуськовой. Вероятно, немецкая сторона была не готова к такому обилию подарков, произошло некоторое замешательство. Один из представителей верфи покинул зал, но торжество продолжалось. Вместе с А. Меркель поднялись в кают-компанию корабля, где она поздравила собравшийся экипаж с приёмкой нового судна, пожелала успешной работы траулера-заводу и его экипажу. Я тоже поздравил моряков, пожелал богатых уловов и семь футов под килем. Через некоторое время вернулся замдиректора верфи, немецкая сторона начала вручать свои подарки. Нам со стармехом подарили солидные папки для бумаг (чтоб было в чём носить документы после рейса в управление), причём мне с мини-компьютером. Нашим жёнам «за героический переход по зимней штормовой Атлантике из Архангельска в Штральзунд», как было сказано, Ангела Меркель подарила сувенирные национальные металлические тарелки с узорами. Торжество удалось, мероприятие прошло хорошо. После убытия высоких гостей представители верфи перешли в мой кабинет, где жена накрыла стол в каюте (в конференц-зале), посидели за чашечкой кофе, поговорили о текущей жизни и событиях, которые произошли в наших странах. При этом, как сейчас помню, один из них сказал такие слова: «Идите своим путём развития, но никого больше не зовите за собой, как это было раньше, когда шли к коммунизму и у вас было много сторонников и последователей. У каждой нации свой путь развития, свои цели и задачи. Посмотрите, у нас в Германии сейчас многое меняется в лучшую сторону. На улицах нашего небольшого города за последние два года появились хорошие автомобили, даже улицы города узки для них. Люди стали жить лучше, начали модернизацию крупнейшей верфи, заключаем контракты на строительство паромов и новых кораблей». Наверное, он правильно сказал: каждая страна должна идти по своему пути развития, и не нужно никому ничего навязывать и поучать». На следующий день начали готовиться к отходу. У меня появилось два часа свободного времени, решили сходить с супругой в город, чтобы купить для дочерей и полуторагодовалой внучки Анечки подарки. Вернулся через полтора часа. На подходе к судну издалека вижу пожарные машины на причале, чувствую запах мазута. Понял, что произошло что-то серьёзное. Смотрю: немцы раскатывают по поверхности воды ленты, всасывающие и абсорбирующие топливо, рассыпают по воде порошки. Малоопытные третий и четвёртый механики самовольно решили что-то перекачать из одной цистерны в другую, перекачали и произошёл разлив. Топливо из-за переполнения цистерны через воздушный гусёк попало на палубу и хлынуло по борту в воду ковша судоверфи. Прибыла экологическая полиция, составила акт, нужно объяснить, что и как произошло. Здесь же находился эколог верфи. А на наших-то предприятиях о них и не слышали, да и сейчас не везде есть. Все командиры, а механики тем более, знали, что на акватории верфи и у причала – такие действия категорически запрещены. По прибытию на приёмку – заранее были ознакомлены под роспись с инструкцией и запретом немецкой верфи. Непосредственный начальник машинной команды, второй механик Травников, самоустранился от своих обязанностей и вот результат. Пришлось платить за нанесённый ущерб штраф, который возместил экипаж, в основном машинная команда, виновная в этом происшествии. Мои нехорошие предчувствия во время крещения судна, когда бутылка шампанского не разбилась с первого раза, начали сбываться. Часть моряков, несмотря на короткое время, успели приобрести машины, в основном иномарки. Были и наши автомобили «ВАЗ», в основном «копейки». Немцы, чтобы не платить за место на свалке, которое стоило 150 дойчемарок, отдавали ВАЗ за эти полторы-три сотни марок. Дёшево и главное – машины в отличном состоянии. наших моряков трудно остановить, если появилась такая возможность. Страна испытывала автомобильный голод, особенно на иномарки. В те времена – это, как говорили, предел мечтаний моряка. Сейчас, спустя 30 лет, это может быть не всем понятно. А тогда дело обстояло именно так. В российских портах экипажи судов встречали «крутые ребята», готовые перекупить машины и дать вдвое больше, чем за них было заплачено. Предстояло до отхода погрузить на борт почти три десятка автомобилей и закрепить их соответствующим образом по-штормовому, корабль большой, палуба позволяла. Получили указание от руководства флота часть наших моряков передать на борт «Помора» по причине того, что его тоже нужно перегонять в Мурманск, а экипаж не успевают укомплектовать и отправить. Распоряжение выполнили, оставили минимум экипажа для перехода в Мурманск, при этом наших жён, по большой просьбе начальника службы кадров тралфлота В.Ф. Буреева, пришлось перевести из пассажиров приказом по судну и ввести в штат. Перевёл Валентину – поваром-пекарем, а Светлану – буфетчицей. После выхода из Штральзунда получили указание следовать в норвежский порт Тромсё для установки сортировочной машины на рыбфабрике. В последующем предполагалась работа на мойве, сельди, в летний период – на скумбрии, и такая «сортировка» была нужна. На переходе всё шло по обычному морскому распорядку. Наши женщины, как могли, несмотря на качку, трудились, помогая повару Виктору Ермолину во всех делах на камбузе. Повар был доволен работой неожиданных помощниц. Команду-то ведь кормить нужно, а одному справиться с этим просто не под силу. Утром в пятницу прибыли в Тромсё, судно поставили к причалу в центре города. Сразу после короткой официальной проверки властями и таможей работники местной фирмы приступили к установке сортировочной машины. Как известно, в пятницу вечером вся Норвегия из маленьких селений побережья съезжается в города отдыхать и гулять в кафе, ресторанах, а в воскресенье – снова уезжают домой. Поэтому в эти дни в городах так многолюдно и весело.

Не обошло и нас стороной такое веселье. Утром в субботу стоявший вахту второй штурман доложил мне, что в два часа ночи к трапу судна подошли две молодых подвыпивших, легко одетых в кофточки особы, с бутылкой коньяка. Требовали, чтоб вахтенный пропустил их в гости к капитану, что они хотели бы посмотреть новое судно. Конечно, вахта не пропустила. Штурман сказал, что капитан в связи с приходом за день устал и сейчас отдыхает со своей женой. Они упорно просили их пропустить, чтобы познакомиться с капитаном и его женой, но через какое-то время были вынуждены уйти, поскольку штурман заявил: в гости ходят днём, и если они будут нарушать спокойствие – он вызовет полицию. В связи с таким поворотом дела дамочки покинули борт траулера. За три дня все работы на рыбфабрике по установке сортировочной машины были выполнены, и «Капитан Бубнов» вышел из Тромсё, последовал в Мурманск. На переходе снова два дня штормило. Пришли в Мурманск, ошвартовали траулер к причалу Петушинки, где начали сразу получать снабжение на рейс и комплектовать экипаж. Стармех В. Рочев уехал в Архангельск, проходить медкомиссию, за него остался второй механик, который снова показал свою недисциплинированность и склонность к употреблению спиртного. Опять из-за его расхлябанности, разгильдяйства был допущен разлив масла на палубе судна, но всё вовремя обнаружено, ликвидированы последствия. Сам виновник почему-то в это время спал в каюте вместе с привезённой из Германии собакой-овчаркой. Был поставлен вопрос о необходимости замены такого «специалиста» в управлении флота перед отделом кадров и механико-судовой службой. На траулер направили судового врача Евгения Малоросса. Ему очень понравились все помещения санитарного блока: амбулатория, лазарет, изолятор. Такого на промысловых судах ещё не было! Однако до полного оснащения было далеко, нужно всё выписывать, получать и устанавливать. Закончили подготовку траулера к рейсу, отыграли судовые тревоги и, наконец, получили «добро» властей на выход. Вышли на облов мойвы в Баренцево море в начале марта. Из-за нехватки финансов снабженцы не смогли обеспечить нас всем необходимым промвооружением для работы. Обратился к судам группы АТФ. Сразу откликнулся А.М. Раевский, капитан-директор БМРТ-0594 «Тралмейстер Могутов». Несмотря на сложные метеоусловия, съездили к нему на судовом катере вместе со старшим мастером Анатолием Алексеевым, взяли недостающее промвооружение и приступили к промыслу. Промобстановка на мойве была слабой да ещё с большим приловом мелкой сельди и сайки. Поэтому, отработав две недели, перешли на облов сельди в норвежскую экономическую зону, где трудились до выбора квоты и выполнили задание на 180 процентов. Дальше опять постигла неудача: вышла из строя турбина главного двигателя. С тяжёлым сердцем пришлось следовать для замены гарантийной турбины в Росток. Ну как тут не вспомнить разбитую с третьего раза бутылку шампанского? При проходе проливов и канала Дрогден лоцмана не брал. Я уже сам ходил здесь неоднократно на судах ПСТ, БМРТ. Однако пришлось быть очень внимательным, поскольку загрузка траулера была большой, а осадка на пределе. В одном месте сбавлял скорость судна, чтобы не было на большом ходу просадки корпуса на мелководье, так как под корпусом оставалось около метра. Дали в Росток предварительную информацию. Немецкая сторона сработала очень оперативно, заменили турбину меньше чем за сутки. Мы снова вышли в рейс, успев за период стоянки получить продукты и лавочку для экипажа. При этом выявилась нечестность второго штурмана, обсчитывавшего моряков в валюте при оплате товаров судовой лавочки за наличные. Были приняты меры, поработала ревизионная комиссия, а результаты оглашены команде и сообщены в отдел кадров вместе с моей рекомендацией не использовать этого человека на должностях, связанных с финансами и материальной ответственностью. Обратно в район промысла возвращались через проливы Большой и Малый Бельт. Мне, как капитану, – пришлось заниматься проводкой судна не спускаясь с мостика 12 часов. Обычным северным проходом через Дрогден путь занимал всего 2-2,5 часа. Рисковать не стал – безопасность судна и экипажа – это главное! Можно было, конечно, взять лоцмана для проводки, но какие затраты при этом понесёт флот? А в данном случае те моряки, которые стояли вахту и принимали участие в безлоцманской проводке: штурманы, механики, мотористы, электромеханики, электрики, рулевые, боцман - получают дополнительное вознаграждение в валюте, что тоже немаловажно для наших низкооплачиваемых рыбаков. Второй штурман был наказан по суду, а после рейса списан за нарушения с передачей всех документов в отдел кадров. Правда, насколько я знаю, там нашлись «доброхоты» и прикрыли его. Он вышел сухим из воды, то есть без последствий за свои проступки. Такие случаи на флоте бывали, когда нарушителя списывали с бортового РТ, а кадровики направляли его на «белые пароходы» в виде «поощрения» за какие-то заслуги. Это, несомненно, подрывали дисциплину на флоте. Траулер после замены турбины до самого окончания рейса работали на путассу. Общий результат: выполнение рейсового задания почти на 130 процентов. Это, несмотря на недостаток промвооружения, банкотары и подсолнечного масла для выпуска консервов, отсутствие промобстановки на мойве в российской зоне, слабую промобстановку на путассу в норвежской зоне и потери на переходы и ремонт в инпорту. Надо сказать, впервые ходил со мной в рейс старший брат Рудольф Петрович. Он считался дублёром технолога, а точнее – технологом по консервному цеху, поскольку первый раз попал на суда такого типа. Они, совместно с заведующим лабораторией Алексеем Морозовым, занимались настройкой оборудования консервного цеха. С работой справились отлично. В кратчайшие сроки смогли организовать выпуск консервов сначала сельди натуральной, потом – путассу с добавкой масла и специй. В сутки выпускали до 50 тысяч банок! Но не всегда нам вовремя привозили банки, масло и давали транспорт для отгрузки готовой продукции. Объём консервного трюма на таком траулере небольшой, и выгрузки нужны довольно часто. Однако, это уже вина нашего отдела материально-технического снабжения, отдела сбыта, службы эксплуатации флота. Не способствовала работе судна и ситуация на берегу в управлении, а также криминальная обстановка в городе Архангельске. Летом был убит в собственной квартире ветеран АТФ Клавдий Апполинарьевич Бурков, известный на флоте человек. Естественно, моряки переживали за свои семьи, оставшиеся на берегу, которые лишены защиты со стороны глав семейств – отцов и мужей. В конце рейса произошёл неприятный случай. Моряки на палубе после подъёма очередного трала и выливки улова в бункер трясли объёжкой рыбы из сеток. Судно смещалось ходом в другой район и через полтора часа должно подойти в новый район промысла. Начался обед, я находился в кают-компании. Вдруг по громкой связи: «Доктору – срочно на промысловую палубу!». Судовой доктор Евгений Сергеевич сразу рванул за сумкой первой помощи в лазарет и на палубу, а я, естественно, на мостик. Что там случилось? С мостика увидел лежащего на боку моряка, рядом матросов и доктора, который пытался оказать помощь. Матрос Леонид Парфёнов тряс со всеми сетки, вдруг отошёл в сторону, присел на ограничительный бортик промысловой палубы и, никому ничего не успев сказать, завалился на бок. Оказалось, что мгновенная остановка сердца. Я дал указание радисту срочно вызывать береговую охрану Норвегии, для того чтобы попросить помощи и вертолёт. Радист установил связь, переговорили с норвежцами о необходимой помощи, сообщил наши координаты. Доктор Евгений Малоросс пытался реанимировать моряка в течение одного часа сорока минут, перепробовал всё, что можно, но попытки оказались тщетными. После этого он поднялся на мостик и сказал, что уже никакой

вертолёт и помощь не нужны. Матрос Л. Парфёнов умер на месте. У всех был шок! Как так, здоровый вроде парень лет тридцати, перед рейсом прошёл медицинскую комиссию, никаких проблем со здоровьем – и вот такой неожиданный конец? Снова вызвали береговую охрану Норвегии, сообщили, что человек умер, и помощь уже не нужна, поблагодарил за содействие. До окончания промысла остались одни сутки, дальше предстоял отдых в норвежском порту Олесунд. Сообщили о случившемся на берег во все адреса, как положено, подробной радиограммой. Запросили «добро» передать тело покойного на идущий в Архангельск, проходящий мимо транспорт АТФ. Получили согласие берега. Исполнили, как говорят в таких случаях, свой последний долг перед умершим товарищем, подготовили гроб с телом для передачи на транспорт. На следующий день перевезли его катером на транспорт, несмотря на свежую погоду. Транспорт был старый БМРТ «Хибины», а капитаном на нём В.Д. Журавлёв. Снялись с промысла, пошли в инпорт на отдых. Во время работы в Фарерской зоне на путассу, мы подготовили и передали из Леруика в Голландию заявку на необходимые товары для экипажа. Контейнеры с ними пришли по нашей просьбе в Олесунд, на заходе нужно было их получить. Что заказывали моряки? Да всё, что в то время было невозможно купить в России: телевизоры, видеоманитофоны, холодильники, ковры, джинсы и тому подобное. На приходе прибыли представители полиции, начали выяснять, при каких обстоятельствах умер матрос. Я сразу им сказал, что никакого криминала нет, моряк умер от остановки сердца на борту судна, являющегося территорией России. Был сразу отправлен на родину транспортом, со всеми документами по расследованию. Они очень удивились нашей оперативности, думая, что тело у нас ещё на борту. Из порта вышли после короткого отдыха, всего 12 часов, поскольку нашлись на судне два подонка (иначе их трудно назвать), которые решили сделать свой бизнес на сигаретах и водке, попали и подвели весь экипаж. Нам предложили покинуть порт в 22.00 местного времени. Так из-за двух негодяев – сорван отдых всего экипажа в 98 человек. Пересекли границу 12-мильной зоны, вскрыли опломбированные контейнеры с товарами из Голландии, раздали экипажу заказанное. Претензий не было. Оказался лишним двух кассетный аудио магнитофон, который никто не заказывал. Сообразили, что это презент за заказ товаров на очень большую сумму, и Виктор Самойленко принёс мне в каюту со словами: «Ты, Петрович, сделал большое дело для команды, оформив заказ, тебе и презент». Но я сказал, что мы решим по-другому, а сделаем это на судовом собрании. Вечером оно состоялось, где прошёл полный разбор рейса и, как говорят, каждый получил то, что заслужил, открытым текстом, невзирая на ранги. Нас за сутки до прихода (у Святого Носа) пытались завернуть в Мурманск и там поменять экипаж, но я отказался, поскольку в траловом флоте назревали другие события, и нашему экипажу просто было необходимо присутствовать в Архангельске. В конце собрания был оглашён приказ о поощрении моряков по результатам рейса, отмечены лучшие. После этого я взял слово и сказал экипажу, что в виде презента от торговой фирмы получен аудио магнитофон. Предложил подарить его от имени всего экипажа Николаю Городецкому, одному из лучших матросов судна, отработавшему в АТФ почти сорок лет, трудившемуся ещё на РТ матросом, помощником мастера обработки, который подал заявление на расчёт в связи с выходом на заслуженный отдых. Возражений не последовало, все были удовлетворены. Я поблагодарил Николая за долголетний, безупречный труд на флоте, пожелал ему крепкого здоровья и удач в береговой жизни, торжественно вручил грамоту и наш подарок. Николай при этом не скрывал своих слёз, он был глубоко тронут случившимся и вниманием со стороны экипажа. После этого написал РДО в адрес торговой фирмы и поблагодарил за оперативное и хорошее обслуживание рыбаков русского судна. Лично для меня этот рейс, с приёмкой судна, длился восемь месяцев и оказался долгим и трудным со всеми его случайностями, неизбежностями и потерями. К тому же примета не к добру не разбившейся с первого раза бутылки шампанского при спуске судна, напоминала периодически о себе. В рейсе, из полученной газеты «Рыбак Севера» узнал, что через два месяца после приезда жены в Архангельск у неё побывал корреспондент и попросил поделиться своими впечатлениями о морском путешествии и увиденном. Естественно, она обо всём подробно рассказала в этом интервью, которое называлось «Берегите своих мужей», а в конце добавила: «Я бы всем нашим морячкам посоветовала: берегите своих мужей, не создавайте им всякого рода домашние проблемы. Пусть они после долгого изнурительного рейса обретут дома, в кругу семьи, настоящий отдых. Не дёргайте их и так издёрганных донельзя, по пустякам. Лучше окружите их заботой и вниманием, и тогда, я думаю, всё у них будет хорошо и дома, и в море». От себя уже сейчас хочу добавить, что это действительно так. После тяжёлого, напряжённого рейса моряку требуется какое-то время, чтобы успокоиться и адаптироваться на берегу. И лучше это делать в семье, в доброжелательной, спокойной обстановке, тогда всё будет хорошо, всё войдёт в своё русло. Этим и отличаются представители самой мужественной профессии от всех прочих мужей – им требуется забота и внимание на берегу, особенно в первый период после возвращения из рейса, чтобы обрести спокойствие. С приходом в Архангельск и постановкой к причалу Маймаксанского грузового участка началась выгрузка имеющейся на борту рыбопродукции и постепенная замена старого экипажа новыми моряками. Из рейса на причале встречали жена Валентина и маленькая внучка Анечка, которой за несколько дней до моего прихода исполнилось два года. Был безумно рад этой встрече с дорогими и любимыми людьми. Через несколько дней меня сменил новый капитан – Иван Родионович Ергиев, который попал на суда этого типа впервые. Была договорённость, что я приду на отход и помогу новому капитану и его штурманам на выходе из Архангельска управлять судном. Своё обещание выполнил: помог судоводителям и сошёл с борта на Чижевском рейде вместе с пограничниками. Правда, второй рейс оказался роковым: во время стоянки на рейде порта Леруик в Шотландии на приёмке рыбы от английских рыбаков, при снятии с якоря в сильный ветер и развороте – траулер коснулся каменистого грунта, получил пробоины, был поставлен в док порта Скале на Фарерских островах для ремонта. Как же снова не вспомнить о процедуре неудачного крещения судна на Штральзундской верфи? Поневоле, даже несусеверный человек, будет верить во всякую чертовщину после таких событий.

P.S. Позже траулер «Капитан Бубнов» был переименован в честь известного капитана-помора АТФ, Героя Социалистического труда Анатолия Ильича Горбачёва – «Капитан Горбачёв». Судно дважды было модернизировано: его производительные мощности возросли до 300 тонн добычи и заморозки. В 2010 году тралфлот отмечал своё 90-летие и генеральный директор Ю.П. Никулин решил восстановить связи с ФРГ через крёстную мать А.Д. Меркель, рассчитывая начать там постройку и обновление судов АТФ. Я в тот период работал начальником отдела добычи и производственного отдела флота, лично сам отправлял в дар А. Меркель через посольство ФРГ в Москве книгу «90 штормовых лет!», вышедшую к юбилею и сборники своих стихов. Правда, ответа долгое время не было, но потом в АТФ пришло все же письмо с благодарностью от Канцлера ФРГ А.Д. Меркель, которое было опубликовано в газете «Рыбак Севера».