

# Первый рейс Востока

Восток: от восхода до заката  
№142 (9668) 25 сентября 2012 г.

Нынешний год отмечен двумя круглыми датами в истории крупнейшей в мире рыбопромысловой базы Восток, которая четверть века была одной из визитных карточек Одессы. Исполнилось 40 лет со дня подъема на судне государственного флага — 25 февраля 1972 года. И прошло 15 лет с того черного дня, когда мы простились с Востоком на берегу турецкой бухты Алиага... В начале 50-х годов прошлого века в Одессе родилась традиция: всем городом встречать возвращающуюся из арктических рейсов китобойную флотилию Слава. Каждая из этих встреч превращалась в яркий праздник. С 1960 года так встречали китобоев новой флотилии Советская Украина. В 1966 году Славу передали во Владивосток, а весной 1973-го на морвокзале город устроил грандиозную встречу новой гордости Одессы — рыбопромысловой базе Восток. Идея создания самой крупной, мощной и быстроходной рыбопромысловой базы мира преследовала две цели. Первая — создать гигантское предприятие, которое, добывая рыбу в мировом океане, во время промысла перерабатывала бы её в различную пищевую продукцию. Вторая — поразить мир достижением советской науки и промышленности. И действительно, было чем гордиться: водоизмещение судна — 44000 тонн; длина — 224,5 метра; ширина — 28 метров; мощность силовой установки — 26000 лошадиных сил; скорость — 18,5 узла; экипаж — 690 человек. На борту размещалось 14 рыбодобывающих судов водоизмещением 70 тонн каждое, ангар для двух вертолётов. Проектирование и подготовка к строительству гиганта рыбопромыслового флота, превышающего размерами американские авианосцы типа Мидуэй, началось в 1963 году. Проектантом было назначено Ленинградское ЦКБ Морпромсуд. Строителем выбран один из крупнейших судостроительных заводов Ленинграда — Адмиралтейский. Распоряжением Совмина в создании Востока было задействовано около трехсот предприятий Советского Союза, в числе которых всемирно известные заводы и конструкторские бюро... Как только днище Востока коснулось воды, началась достройка у причала. Проектанты и строители, поставщики трудились напряженно, на многих участках круглосуточно, буквально на ходу находили оригинальные технические решения для преодоления постоянно возникающих проблем. В 1970 году правительство приняло решение передать базу Восток Одессе, в УАКОРФ Антарктика, где сразу же начали комплектовать команду для участия в швартовых и ходовых испытаниях и готовиться к приёмке судна. Особую трудность представляла комплектация командного состава судомеханической службы. В Антарктике не было специалистов по паротурбинным силовым установкам, подобным силовой установке Востока. Одесский обком партии предложил отделу кадров ЧМП откомандировать соответствующих специалистов в Антарктику. Таким образом я, бывший командир БЧ-5 (старший механик) кораблей Военно-Морского флота с мощными паротурбинными установками, а в то время механик турбоходов ЧМП, также в январе оказался на Востоке и стал участником создания базы. С первого же дня включился в процесс испытаний и приёмки систем, механизмов судна. Начиная с апреля 1971 года в течение трех месяцев из Одессы в Ленинград прибыла группа механиков силовой установки, в основном бывших работников ЧМП: Ю. Н. Максимов, К. А. Шпилевский, В. А. Марков, Н. А. Степанов, В. В. Маликов, Н. А. Леонов, М. И. Кустов. Появились и будущие хозяева автоматических систем инженеры О. Л. Фаин, В. В. Зламан. В начале лета прибыли дублер капитан-директора С. Х. Погасов, руководители флотилии добывающих судов В. И. Стрюков и А. И. Москаленко, а перед ходовыми испытаниями — капитан-директор И. А. Баранов. Акт о приёмке Востока с множеством наших замечаний и обязательств строителей их устранить был подписан 31 декабря 1971 года. Затем последовали два месяца доделок, прибытие по Неве с судостроительного завода Пелла 14 рыбодобывающих судов, которые поднимали на Восток и выстраивали по обоим его бортам. Занял своё место на палубе вертолёт. Приятное оживление вызвало прибытие женской части экипажа — свыше 160 человек, в основном персонал консервного цеха, производственной лаборатории, бухгалтерии, обслуживающих служб. На фоне бледных жительниц северной Пальмиры молодые, яркие южанки выглядели эффектно. 25 февраля 1972 года в морозный питерский день на Востоке подняли государственный флаг. Рыболовный флот Украины пополнился ещё одним гигантом, которому четверть века предстояло быть флагманом рыбопромыслового флота Украины. Первый, экспериментальный, рейс был самым трудным. Не оправдалась идея использования флотилии добывающих судов, находящихся на борту судна. Предложение специалистов УАКОРФ Антарктика заменить их средними рыболовными траулерами, выходящими на промысел вместе с базой, после острых дискуссий было принято Минрыбхозом и Совмином. В 1973 году к базе начали прибывать морозильные траулеры — СРТМы проекта 502 ЭМ кошелькового лова, построенные Киевским судостроительным заводом Ленинская кузница. В следующем году их было уже десять, и базу Восток переименовали во флотилию. Количество СРТМов достигло 14. Из рейса в рейс Восток наращивал производство рыбной продукции, в основном консервов. Однако проектные мощности начали сдерживать рост производства. Тогда по проектам специалистов судна и объединения без отрыва от производства, то есть в море, силами моряков были построены ещё два консервных цеха, цех изготовления консервных банок, дополнительные бункеры для хранения рыбы. Объём производства консервов возрос более чем вдвое, достигнув полумиллиона банок в сутки. И каких консервов! Сейчас не найдёшь в магазине банку сардины, скумбрии или ивасы по вкусовым качествам и внешнему виду даже отдаленно напоминающих те, что выпускались на Востоке, да ещё и по доступной для всех цене. Моряки Востока уходили в рейсы на 8 месяцев. К услугам экипажа были кинозал на 160 мест (ежедневно демонстрировали три сеанса), библиотека, танцплощадка, музыкальный салон, бассейн, сауна, спортплощадка, зал психологической разгрузки. О здоровье членов экипажа заботилась группа врачей основных специализаций. Работала парикмахерская. Столовая предоставляла качественное шестизачное питание. В рейсе функционировала вечерняя школа рабочей молодежи. Ежедневно выходила многотиражная газета Рыбак Одессы (печаталась в своей типографии). Молодёжь, да и люди постарше, могли реализовать свои дарования в самодеятельном творчестве, участвуя в танцевальных и вокальных ансамблях, вечерах любителей поэзии, где наряду с произведениями классиков звучали стихи местных авторов, песни своих бардов. Всё это делало жизнь полноценной, интересной. Не удивительно, что основная часть экипажа прошла с Востоком весь его трудовой путь. Большое количество женщин положительно влияло на психологический климат в коллективе. На Востоке сложилось много крепких семейных пар, некоторые дети, родившиеся в этих семьях, в дальнейшем выбрали морскую профессию. Так жил и трудился Восток до начала лихих девяностых. В 1991 году океанский рыбопромысловый флот Украины, распределённый между объединениями Крыма и Антарктикой, насчитывал 230 единиц. Но началась пресловутая ваучеризация и приватизация. Приносившая огромные прибыли морская отрасль за бесценок перешла в частные руки. В ряде случаев новыми хозяевами стали люди, далёкие от специфики эксплуатации флота. Главная их цель была получить деньги, быстро и много. Но флот приносит прибыль только при условии вложения денежных средств, и немалых, в плановые ремонты, экипировку судна перед выходом в рейс, своевременное снабжение всем необходимым в течение рейса. Впрочем, был способ получения быстрых денег — распродажа исправных судов и отправка на металлолом тех, которые нуждались в плановом ремонте. Вот и пошли

непрерывным потоком суда в турецкий порт Алиагу и индийский Алангу для переплавки на иголки. Ряд судов Антарктики, находящихся в хорошем техническом состоянии, оказался в судовладельческих компаниях стран СНГ. Один из крупнейших траулеров РТМК-С Капитан Орликова принадлежит сейчас Венесуэле, переоборудован в исследовательское судно. Другой, такого же типа, прошедший модернизацию Атаман Калнышевский (бывший Капитан Лабунец) стал собственностью африканской компании. Пришла очередь и Советской Украины. В 1987 году, после запрета охоты на китов, ее переоборудовали в рыбоперерабатывающую консервную базу, подобную Востоку. Но в новых условиях руководство Антарктики не смогло обеспечить её эксплуатацию. В 1995 году она отправилась в порт Алиагу на порезку. Начали стучаться тучи над Востоком. Но он был ещё очень молод: 23 года — не возраст для судов подобного класса. В конце декабря 1995 года, кое-как преодолев трудности ремонта и снабжения, Восток с экипажем в количестве 630 человек отправился в рейс. Удалось снарядить с ним всего 4 траулера, потом выслали вдогонку ещё один. Из-за постоянных срывов поставки снабжения, сокращения числа судов флотилии он работал с ничтожной производительностью. Рейс затягивался из-за попыток добиться хоть какого-нибудь экономического эффекта. В довершение всего в марте 1997 года судно было арестовано марокканскими властями по иску испанской фирмы за долги Антарктики и, как следствие, — 114 суток томительного плена. Часть членов экипажа удалось снять с судна, но у большинства в этом рейсе за плечами насчитывалось 18 месяцев пребывания в море. Не видя со стороны государства и компании никаких действенных мер по освобождению судна, на котором ещё находилось около 400 человек, капитан-директор А. В. Онощенко на свой риск увел судно из-под ареста на рейд Ильичёвска. Не было традиционной для Одессы красочной встречи на морском вокзале. Моряки отказывались подойти к причалу без расчёта по заработной плате за рейс. Порт блокировали родственники моряков. На судно высадились работники прокуратуры. Они познакомили моряков со статьями Уголовного кодекса, предусматривающими наказание за отказ от швартовки. В результате Восток кинул швартовы в порту Ильичевск. На берегу — бледные, уставшие от многодневного ожидания женщины, вдоль бортов медленно приближающегося судна — измученные, осунувшиеся лица моряков... Ни цветов, ни приветственных речей. Попытки военного оркестра поднять настроение людей мажорной музыкой вызвали у встречающих лишь раздражение. Музыкантов попросили прекратить игру.

## Турция, бухта Алиага. Последний причал Востока

Швартовка состоялась, порт опустел. Потом появились представители турецкой фирмы, купившей Восток для разрезки на металлолом. Восток — это свыше 20 тысяч тонн металла, в составе которого более 500 тонн бронзы, 300 тонн красной меди, 80 тонн алюминия. Лакомый кусок! Вывоз с судна годами накопленного имущества скорее напоминал мародерство. В середине сентября 1997 года Восток — крепкое, исправное судно, не знавшее никаких аварий, — отправляется в последний рейс навстречу своей гибели. На берегу провожающие — бывшие члены экипажа, мужчины и женщины. Многие плачут... Несколько дней пути — и рейд порта Алиага. Впереди пологий дымящийся берег, место разрезки судов. Утром 18 сентября 1997 года «Восток», развив максимальную скорость, охваченный дрожью из-за чередующихся мелководных изобат под килем, словно кит-самоубийца выбрасывается на берег, а скорее — на кладбище судов. Мы делаем последние фотоснимки на фоне мертвого гиганта... Всю ночь в Измире востоковцы, члены перегонной команды, в ресторанчиках и барах поминали его как навсегда ушедшего друга. Некоторые не сдерживали слез... С тех пор прошло 15 лет. От океанского рыбного промыслового флота Украины осталось несколько судов. Торговый постигла та же участь. Об Украине говорят, что из морской державы она превратилась просто в страну у моря. Ещё в этом году вход в известное всем одесситам здание на углу Дерибасовской и Екатерининской украшал логотип с тремя китами, а в окне, выходящем на главную улицу Одессы, красовалась модель Востока, изготовленная Адмиралтейским заводом 40 лет назад. Недавно уже запыленная, с поломанными надстройками, она и вовсе исчезла. На эмблеме остался один кит. Остальные отвалились... ООО Капитан, в которое переведены остатки флота АРК Антарктика, владеет последним оставшимся судном — РТМК-С Борис Деревяно. Долго ли он продержится в этой компании?... За моими плечами более полувека службы на Военно-Морском флоте, на судах торгового и рыбного промыслового флота. Руководил службами технической эксплуатации, группами наблюдения за строительством судов на иностранных верфях. Горько сознавать, что отрасли, которой отдана вся жизнь, уже нет. Члены экипажа Востока, их дети и внуки каждый год в День рыбака собираются в каком-нибудь ресторанчике. К сожалению, с каждым годом количество участников сокращается. Встречи проходят тепло и весело. Звучат стихи, рожденные в море, в речах и тостах — воспоминания о прошлом и надежда на будущее. Нам хочется верить, что Украина всё-таки вернёт звание морской державы, и наши потомки, которым мы передали свою любовь к морю, будут бороздить океаны под флагом Родины.

Владимир Свояк