

САРМА

Северо-западный, горный ветер на Байкале.

Нам ни к чему пассаты и муссоны,
Достаточно Байкалу и своим,
Здесь все ветра до одури знакомы,
Сарма одна заменит четверых.

Скалистое Сарминское Ущелье,
Ледник пробил тараном среди гор,
Чтоб ветер из трубы той вырывался,
Взболтал Байкал стремительно в упор.

Лишь свалятся в ущелье злые тучи,
Как с ревом, хохотом обрушится Сарма,
В безумной пляске волны понесутся,
Неужто, балом правит Сатана.

Сметают на своем пути живое,
Как щепки корабли о скалы бьют,
На дне найти вы можете такое,
Веками обретавшие приют.

Лежат там может кости Чингис-хана,
Доспехи, лодки древних курыкан,
А может там дорога проходила
Из Мангазеи курсом в Магадан

Сарма бушует, судьбами играет,
Легко поставит чью-то жизнь на кон,
Как лепестки ромашки обрывает,
А за спиной маячит Рубикон.

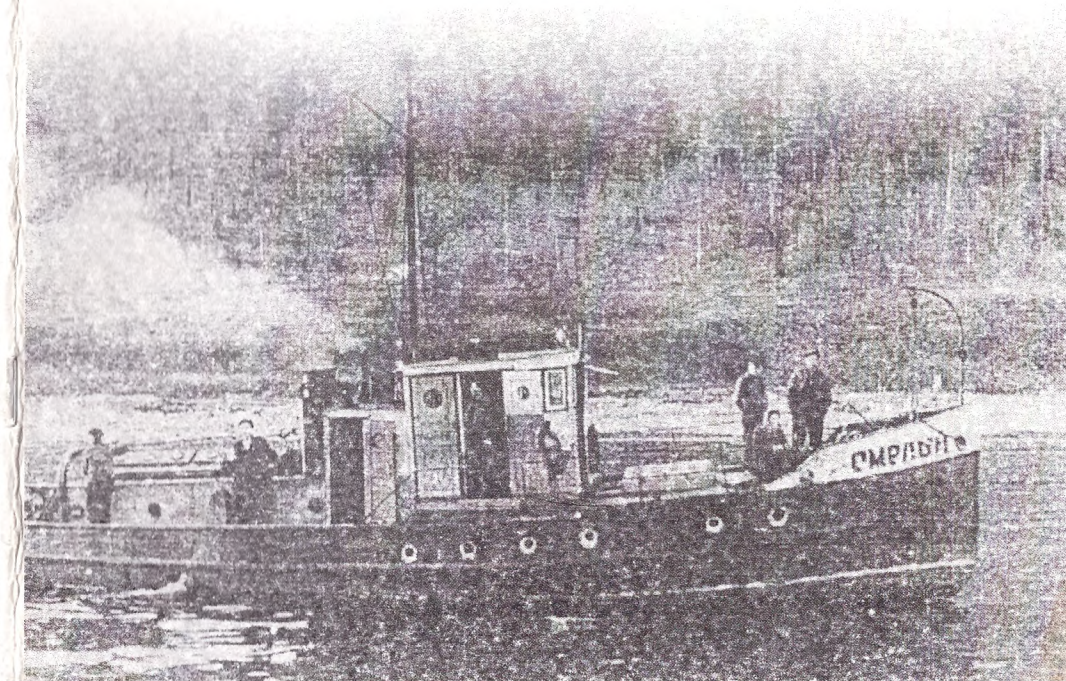
Вот стихла буря, солнце засияло,
Ленивая, пологая волна.
Ласкаясь нежно на берег взбегает,
Как будто не кружилась она.

Из века в век меняются эпохи,
Но только не меняется Сарма.
Всех в ярости, коварстве превосходит,
В своем могуществе купается сама.

Сергей Кретов.

Иркутск, 2013 год

Юнги флота Нижне-Ангарского рыбокомбината



Уважаемому
Табее капитановичу
от автора
А.А. Карамур
27.11.2013г.

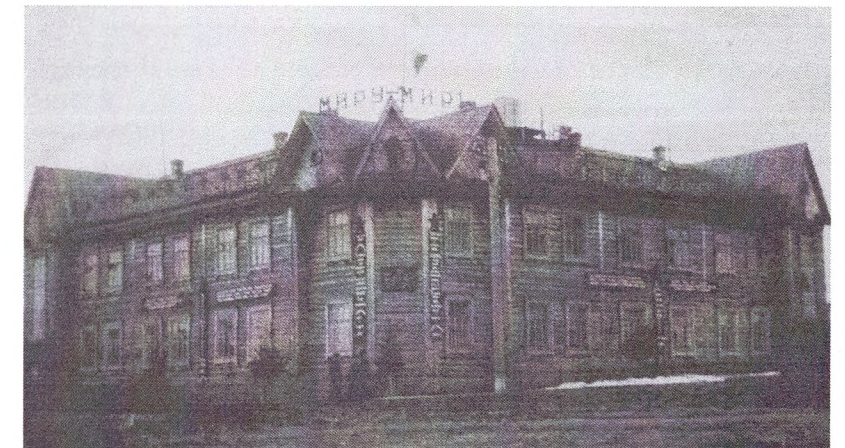
Одной из малоизвестных страниц истории работы флота Нижне-Ангарского рыбокомбината является деятельность молодых специалистов - выпускников рыбопромысловых мореходных школ юнг.

Юнга - (юноша, подросток) - подросток, обучающийся морскому делу.

Школы юнг советского Военно-Морского флота появились в годы Великой Отечественной войны (в 1941-1943 гг.) на озере Валаам, в Кронштадте и на Соловецких островах.

Кроме юнг ВМФ существенный вклад в Победу внесли юнги гражданского флота (торгового, рыбопромыслового).

Подготовка юнг велась на судах, где были введены единицы штурманских и механических учеников. Введение института юнг в определённой степени облегчало и положение многих семей, особенно имевших кормильцев сражавшихся с врагом на фронте или уже сложивших головы в боях за Отечество их дети поступали на полное государственное обеспечение заключавшееся в предоставлении питания, обмундировании, надзора и воспитания. К тому же юноши приобретали специальность, которая могла прокормить их и в дальнейшем.



Ханты-Мансийская мореходная школа юнг. 1952 г.

Весной 1944 года на территориях всех рыбных бассейнов нашей страны были созданы учебные заведения по подготовке специалистов для работ на море.

Это были школы юнг.

Необходимость их создания была вызвана обстановкой военного времени: вчерашние рыбаки стали военными моряками, и нужно было подготовить кадры им на смену.

Подготовка юнг рыбопромыслового флота началась в соответствии с постановлением Государственного Комитета Обороны от 18 января 1944 года и приказа Наркомрыбпрома СССР № 146 от 26 февраля 1944 г. На основании этих документов 1 июля 1944 г., был издан приказ № 224, гласивший «В целях воспитания и подготовки кадров квалифицированных моряков-рыбаков для системы путём практического обучения непосредственно на судах, ввести институт юнг (юных рыбаков)». Основные принципы построения института юнг регламентировались ведомственным «Положением о юнгах-юных моряках на судах флота Наркомрыбпрома СССР». Эти решения были направлены на подготовку будущих моряков, которых можно было бы со временем использовать на вакантных должностях плавсостава и этим частично покрыть постоянный кадровый голод.

Согласно Указа Президиума Верховного Совета СССР «О государственных трудовых резервах СССР».

Статья-10. Установить, что все закончившие мореходные школы юнг считаются мобилизованными и обязаны проработать четыре года на государственных предприятиях.

Статья-11. Установить, что все лица окончившие мореходные школы юнг пользуются отсрочкой по призыву в Красную Армию и Военно-Морской Флот на время, до истечения срока, обязательное для работы в государственных предприятиях согласно статье 10.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР -
М. Калинин.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР -
А. Горкин.

Москва, Кремль, 1940 г.

Первоначально принимали в школу юнг юношей, имеющих образование не ниже начального и по направлению рыбопромышленных предприятий. Юнги должны были пройти трехлетнее обучение, в которое входили занятия в классах и мастерских, а также - плавательная практика.

Курсантами были мальчишки 12-15 лет, закончившие 4-7 классов в это тяжелое время, из разнородной толпы детей формировался коллектив. Такой разношерстной толпой было очень трудно управлять. В штаты мореходных школ были введены командиры рот из числа офицеров ВМФ, а так же введены воспитатели.

Поскольку мореходная школа юнг – учебное заведение закрытого типа, где действует дисциплинарный устав и устав службы на судах флота рыбной промышленности, а курсанты находятся на полном государственном обеспечении, проживают на казарменном положении, носят установленную для них форму одежды, выполняют утвержденный распорядок дня – все это требовало четкого исполнения.

Форменная одежда курсантов школ юнг рыбной промышленности: фуражка-бескозырка из сукна черного цвета с черным кантом. На тулье черная муаровая лента с надписью, тесненной золотом, наименование учебного заведения. Эмблема того же образца, что и для младшего



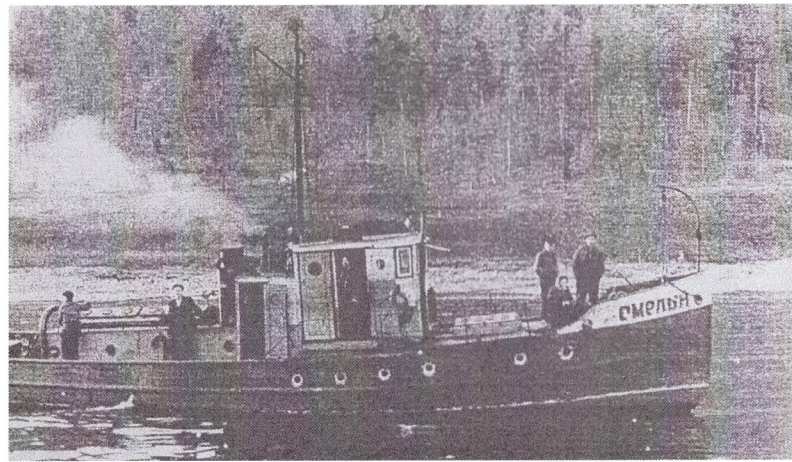
Тобольская мореходная школа юнг. 1953 г.

и рядового состава, укрепляется над тульей. Летняя фуражка с белым чехлом.

В школах были открыты три отделения: судоводителей, судовых мотористов и судовых радистов-радиооператоров. На ряду со специальными дисциплинами такими, как морское дело, навигация, техника рыболовства, судовые механизмы, производственное обучение и плавательная практика, в школе юнг преподавали и общеобразовательные дисциплины: русский язык, алгебру, геометрию, географию, естествознание, историю, физику, черчение, химию, английский язык.

По окончании школы юнг выдавалось свидетельство о присвоении квалификации. Каждый выпускник распределялся на флот предприятий рыбной отрасли, где занимал должность по выбранной специальности и набирал стаж, необходимый для получения диплома специалиста.

Несмотря на все тяготы жизни и учебы, самые стойкие ребята не бросали школу. Они понимали, что полученная здесь профессия даст им, как говорили раньше, путевку в жизнь.



Т/х «Смелый» в бухте Заворотная.
Слева направо: пом. капитана Набирац Семен Андреевич, матрос Бергель Юрий, в рулевой рубке капитан Баранчук Петр Естафьевич, на палубе стоят неизвестные, сидит кок Вера Черниговская-Непомнящих.
Октябрь 1953 г.

Высокая воинская дисциплина, морально-идеологическое воспитание, форма советского моряка позволили направить на истинный жизненный курс не один десяток молодых людей. Некоторые из выпускников мореходных школ юнг достигли выдающихся успехов в нелегком труде моряков.

В 1944 году в городе Ханты-Мансийск начала функционировать первая в Сибири рыбопромысловая мореходная школа юнг. Школа создавалась на базе государственного рыбопромышленного треста «Главсибрыбпром», а с 1947 г. – Обь-Иртышского «Госрыбтреста», с 1951 г. – Ханты-Мансийского государственного рыбопромышленного треста. На Байкале в поселке Ключевка, станция Мысовая, город Бабушкин также была открыта Ключевская мореходная школа юнг, где в то время функционировала «База активного лова», входящая в состав производственного объединения «Байкалгосрыбтрест».

Как известно, что промысел рыбы в жизни населения Северного Байкала издавна занимал важное значение. На ряду с охотничьим промыслом и добычей золота промысел рыбы становится основным видом хозяйственной деятельности и успешно развивается, Рыбные богатства озера и рек способствовали организации государственного лова. Так, в октябре 1930 года в поселке Нижне-Ангарск Северо-Байкальского района республики Бурятия был организован государственный лов рыбы «Гослов».

С организацией «Гослова» создаются рыболовецкие бригады, организуются рыбоприемные пункты. Пункты приема и переработки рыбы круглогодичного действия располагаются в поселке Нижне-Ангарск и в пунктах Дагары и Томпа. Кроме постоянных круглогодичных пунктов на время промысла организуются временные: на Мужинае, на Кабаньем и в Холодном. Лов рыбы производится различными орудиями лова с применением ручного труда. Плавсредствами служили баркасы, палубные (сетевые лодки), подъездки. Все плавсредства приводились в движение при помощи весел с применением мускульной силы человека.

В 1932 году начали строить моторные суда. Первыми моторными судами были «кавасаки» с маломощными моторами. Затем строятся катера, корпус которых дерево,

мощность силовой установки в 25 - 30 лошадиных сил. Это были; «Гословец», «Ангарец», «Эвенкиец» с двигателями работающими на житком топливе – нефти. Катера имели каюты – помещения для отдыха членов команды.

Первыми судоводителями были : Ролик Г.Д., Кононенко Л.А., Ключев Г.В., Баранчук П.Е., Смирнов П.Д., Колмаков Е., Гусев Н.

Первыми мотористами были: Курносоев А.Н., Соловенко М.А., Мурзин В.Г., Колмаков П.М., Носков П.Н., Пермяков С.И., Ролик Ф.Д., Куриганов С., Тарбеев А., Шевелинда, Долганников. Первые судоводители и судовые мотористы не имели специального образования.

В конце тридцатых годов флот рыбозавода пополнился судами типа «Рыбница» №6 и №7. Корпус судов «Рыбница» изготовлен из дерева. Силовая установка состояла из двигателя мощностью в 35 л.с. при частоте вращения коленчатого вала 360 об/мин. Двигатель марки «Болиндер». Рыбозавод располагал мелкосидящем судном корпус которого изготовлен из стали, а силовая установка состояла из двух двигателей марки «ХТЗ» Харьковского тракторного завода мощностью 30 л.с. каждый. Название этого судна «Республика».

Великая Отечественная война внесла свои коррективы в составы судовых команд. Почти весь командный состав флота, за небольшим исключением пожилых, ушел на борьбу с гитлеровцами. На смену пришли молодые женщины и девушки. В короткий срок им пришлось освоить нелегкий труд судоводителей и судовых мотористов. Надо прямо сказать, что они с честью выполнили возложенные на них флотские обязанности.

Сложный и трудный путь прошел Нижне-Ангарский рыбозавод. В апреле 1946 года рыбозавод объединился с консервным заводом и стал называться рыбоконсервным комбинатом (приказ №43 от 29 апреля 1946 года). В это время на рыбоконсервном комбинате работало более 500 человек. Много пришлось пережить его коллективу. И в период становления, и величайшие трудности в лихолетие Великой Отечественной войны, и в период реконструкции. А ведь за всем этим стояли люди. Их самоотверженный труд давал возможность добиться хороших

производственных показателей. Нельзя забывать, что в этом была большая заслуга и работников флота.

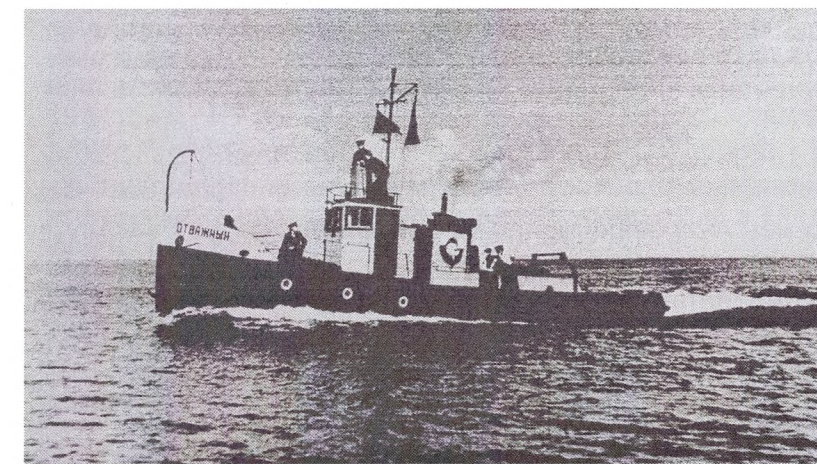
Как было сказано выше, что в целях коренного улучшения и обновления кадрового состава на флоте Министерством рыбной промышленности были организованы рыбопромысловые мореходные школы юнг.

В 1948 году флот Нижне-Ангарского рыбокомбината принял молодые кадры, окончившие Ключевскую мореходную школу юнг:

Журкин Б.Г. - судоводитель,
Неклюдов Н.А. - судовой моторист,
Рубцов В.А. - судовой моторист,
Неклюдов В.А. - судовой моторист.

Названные мною товарищи стали высококвалифицированными специалистами флота, чем снискали уважительное к себе отношение.

Ключевская мореходная школа юнг вела образовательный процесс недолго. В 1948 г. школу юнг перевели в город Ханты-Мансийск. Весь курсантский состав переехал



Т/х «Отважный» в рейсе по Байкалу. Слева направо: сидит радист Хамуев Григорий Петрович, на рубке капитан Акинфиев Николай Михайлович и пом. капитана Турков Анатолий (у компаса), у входа в моторное отделение пом. механика Баранчук Владимир Петрович и механик Заев Борис Павлович. Июль 1955 г.

и стал продолжать учебный процесс в Ханты-Мансийской мореходной школе юнг.

Действующий в то время флот Нижне-Ангарского рыбокомбината по своим техническим характеристикам сильно уступал возросшим требованиям времени. Суда, построенные до войны, были в основном деревянными, малой мощности. Так, например: «Рыбницы» - №6, №7, «Тайфун» и дрейфтер «Сиг» имели силовую установку в 35 л.с. на судно. Сейнеры: «Черноморец», «Сибиряк» и «Каспиец» были оборудованы двигателями ЧТЗ-М17 «Челябинского тракторного завода» мощностью в 65 л.с.

И вот наступило время, когда флот рыбокомбината стал обновляться. Так в 1948 г. прибыло судно постройки Зеленодольского судостроительного завода Министерства Обороны СССР. Судно «Малый морской охотник», получившее название «Северянин» стало одним из престижных судов рыбокомбината. Мощность силовой установки составляла 150 л.с. В этом же году флот пополнился ещё одним очень удобным и быстроходным судном морского класса, построенного на верфи города Владивостока. Судно получило название «Смелый». На судне дизельный двигатель марки ЗД-6 мощностью в 150 л.с. Скорость хода судна составляла 20 км/час. Теперь с поступлением новых судов качество и быстрота обслуживания рыбных промыслов и передислокация бригад с плёса на плёс улучшилась.

В 1949 году на флот прибыл и стал работать выпускник Ханты-Мансийской мореходной школы юнг Набирац С.А.

Семён Андреевич более 10 лет водил суда по Байкалу.

1951 год - стал годом, когда флот Нижне-Ангарского рыбокомбината получил группу специалистов из 8 человек, выпускников Ханты-Мансийской мореходной школы юнг.

Акинфиев Н.М. – судоводитель,
Поморцев М.П. – судоводитель,
Крылов В.Г. – судовой моторист,
Суханов И.Н. – судовой моторист,
Федотов М. – судовой моторист,
Заев Б.П. – судовой моторист,
Редикульцев В. – судовой моторист,
Елизов Б. – судовой моторист.

Такое пополнение флота кадрами было самым крупным за всю историю существования флота рыбозавода и рыбокомбината.

В 1952 году школу юнг из Ханты-Мансийска перевели в город Тобольск. Здание школы располагалось на территории Тобольского Кремля. Курсанты Ханты-Мансийской мореходной школы юнг продолжили учебу в Тобольске.

Первым выпускным годом Тобольской мореходной школы юнг стал год 1953. Осенью этого года выпускники Тобольской школы юнг прибыли на флот Нижне-Ангарского рыбокомбината в составе:

Соловьев А.В. – судоводитель,
Баранчук В.П. – судовой моторист,
Кононенко Ю.П. – судовой моторист,
Попов П.Т. – судовой моторист.

Осенью, перед закрытием навигации 1953 года, в рыбокомбинат поступило судно проекта № ? «Ж», построенное в Петропавловске на Камчатке. Мощность двигателя 150 л.с. при 1500 об/мин. Скорость судна около 20 км/час. Название судна «Отважный». Суда проекта № ? «Ж» построенные во Владивостоке или на Камчатке из-за приставке буквы «Ж» к номеру проекта прозвали в народе «жуками». Так теплоходы: «жук» «Смелый» и «жук» «Отважный» в Нижне-Ангарском рыбокомбинате, «жук» «Быстрый» в Усть-Баргузине, «жук» «Победа» в Хужирах, «жук» «Дозорный» в управлении «Байкалрыбвода».

В 1954 году в Нижне-Ангарский рыбокомбинат прибыли выпускники Тобольской мореходной школы юнг в следующем составе:

Воронин И.С. – судоводитель,
Турков А. – судоводитель,
Хамуев Г.П. – судовой радист-радиооператор,
Кузнецов В. – судовой радист-радиооператор,
Трескин П. – судовой моторист.

Этим своим небольшим рассказом мне хотелось приблизить наше недалекое прошлое. Мною движет не только ностальгия, мною движет желание погрузиться в воспоминания о былом. Вспомнить есть о чем и о ком, оценить все то, что было сделано моими товарищами в один из

периодов совместной работы на флоте Нижне-Ангарского рыбокомбината.

Комсомольцы-работники флота обратились к руководству рыбокомбината с инициативой создания комсомольско-молодежного экипажа. Инициатива была поддержана и одобрена районным комитетом комсомола. В навигацию 1955 года один из теплоходов рыбокомбината вышел с укомплектованным комсомольско-молодежным экипажем. Этим почетным званием был удостоен экипаж теплохода «Отважный».

Теплоход «Отважный» возглавил капитан Акинфиев Николай Михайлович, молодой, но уже опытный судоводитель. Помощником капитана стал Турков Анатолий. Нижнюю команду возглавил механик Заев Борис Павлович, а его помощниками стали: Федотов Михаил - первым, Баранчук Владимир - вторым. Хамуев Григорий - радист-радиооператор, Семушев Владимир - матрос-рулевой. Ответственность за питание экипажа легла на плечи повара-кока Григорьевой Ирины.

Молодой, очень дружный экипаж отличался от других своей слаженной работой, выполняющий производственные задания аккуратно и в срок, перекрывая плановые показатели. Отличался хорошей производственной дисциплиной тем самым пользовался уважительным отношением экипажей других судов. Был примером. Был инициатором в социалистическом соревновании с такими экипажами судов как: теплоход «Смелый» - капитан Баранчук Петр Евстафьевич, теплоход «Северянин» - капитан Журкин Борис Геннадьевич, сейнер «Сибиряк» - капитан Кононенко Петр Антонович, сейнер «Каспиец» - капитан Поморцев Михаил Петрович, буксирный мотокатер «№48» - капитан Пнёв Иван Алексеевич, мотокатер «Республика» - капитан Белозерцев Петр Семенович, мотокатер «№104» - капитан Ролик Григорий Денисович, мотокатер «Эвенкиец» - капитан Хахалов Прокопий Прохорович.

О комсомольско - молодежном экипаже писала республиканская газета «Бурят-Монгольская Правда»:

На катере «Отважный»



... Катер «Отважный» обогнул мыс Харын-Ирги, почти миновал бухту Загли. Но, когда показались просторы Байкала, неожиданно подул северо-западный ветер, который местные жители называют «сармой». Ветер крепчал, пружинил снасти, трепал на людях одежду, гнал по Байкалу высокие с белыми гребешками волны. Возвращаться в бухту уже нельзя было - чего доброго «сарма» выбросит на скалистый берег. Команда решила двигаться вперед. Волны с силой обрушивались на судно и потоком перекатывались через палубу. Временами над поверхностью волн виднелись только штурманская рубка и мачта.

С предельной нагрузкой работал двигатель. А когда катер зарывался носом в волну, сквозь ветер и шум волн был слышен вой вертящегося в воздухе винта. Так продолжалось несколько часов. Экипаж «Отважного» самоотверженно боролся с бурей и вышел победителем.

Экипаж «Отважного» состоит из комсомольцев - выносливых, сильных и смелых ребят.

Капитан катера Николай Акинфиев окончил мореходную школу, затем учился навигационному

искусству у знатока Байкала капитана катера Петра Евстафьевича Баранчука и вот уже пятую навигацию самостоятельно водит катер. Молодой капитан постоянно совершенствует свои знания. Он готовится к поступлению в Московский заочный техникум водного транспорта.

Помощник капитана Анатолий Турков, механик Борис Заев и его помощники Михаил Федотов, Владимир Баранчук и радист Григорий Хамуев получили знания: одни в мореходной школе, другие на Московском учебном комбинате. Они посвятили себя любимой профессии и настойчиво повышают свои общеобразовательные и технические знания. Некоторые учатся в средней школе. Владимир Баранчук готовится поступить в институт инженеров водного транспорта.

Экипаж этого катера считается одним из лучших на Байкале.



На снимке: капитан катера Николай Акинфиев (слева) и его помощник Анатолий Турков у компаса. Помощник механика Владимир Баранчук в машинном отделении.

Ф. СОРОКИН.

Окончив мореходную школу юнг, вышеперечисленные товарищи на этом не успокоились, они продолжали повышать свои знания в различных учебных заведениях. Одни прошли курс повышения квалификации при Московском учебно-курсовом комбинате, другие в школах командного плавсостава в городах: Калининграде, Новороссийске, Ростове на Дону, Ейске, Ленинграде. Кто-то окончил училище или техникум, а кто-то получил высшее образование, окончив институт.

Время уходит, а с ним уходят и ветераны, но в памяти людской они останутся навсегда.

Это юнги флота:

Журкин Б.Г.	Редикульцев В.
Неклюдов Н.А.	Елизов Б.
Неклюдов В.А.	Соловьев А.В.
Рубцов В.А.	Баранчук В.П.
Набирац С.А.	Кононенко Ю.П.
Акинфиев Н.М.	Попов П.Т.
Поморцев М.П.	Воронин И.С.
Крылов В.Г.	Турков А.
Суханов И.Н.	Кузнецов В.
Федотов М.	Хамуев Г.П.
Заев Б.П.	Трескин П.Е.

Они не совершали каких-то особых поступков, тем более подвигов, но я уверен, они трудились, вкладывая частичку своего опыта, знаний и труда на благо своего предприятия, поселка, района и в целом государства.

В.П. Баранчук. г.Иркутск, 2013-11-17 г.