

# ПЕРИОДЫ СТАНОВЛЕНИЯ МУРМАНСКОГО ТРАЛОВОГО ФЛОТА

А.И. Филиппов

Автор статьи – инженер промышленного рыболовства, работал в 1957–1962 гг. начальником Управления Мурманского тралового флота, в 1962–1975 гг. – начальником Главного управления рыбной промышленности Северного бассейна “Севрыба”.

Анатолий Иванович писал эту статью к Дню рыбака. Когда статья была уже в наборе, пришло печальное известие о его кончине 13 июня с.г. в Москве.

**Наша редакция глубоко скорбит вместе со всеми, кто его знал и работал с ним.**

**М**урманск расположен вдоль Кольского залива с запада на восток на протяжении 20 км.

Мурманск – центр рыбной индустрии Севера. Здесь базируются промысловые, транспортные, научно-поисковые суда и вспомогательный флот, а также промысловый флот Архангельской области и Карельской республики общей численностью около 1 тыс. ед.

Максимальный вылов рыбы по Северному рыбопромысловому бассейну составляет 17,7 млн т, в том числе по Мурманскому траловому флоту – 8,7 млн т. Пищевой продукции из этого улова рыбы и морепродуктов произведено 1,1 млн т.

В системе Главного управления рыбной промышленности Севера, Мурманский траловый флот является ведущей рыбодобывающей и рыбоперерабатывающей организацией. По технической мощности, объему производства, числу работающих он превосходит все другие рыбоперерабатывающие подразделения страны.

Траловый флот стал прародителем целого ряда предприятий рыбной промышленности Севера. Он дал жизнь Мурманской судовой верфи, рыбокомбинату, рыбному порту, фабрике орудий лова. От него отделились и начали самостоятельную жизнь управления “Мурмансельдь”, “Севрыбхолодфлот”, поисковой разведки и учебных заведений. Он оказал существенную помощь в комплектовании судов штурманским составом, освоении техники лова и переработки рыбы Азово-Черноморскому главку, Дальрыбе и Запрыбе.

Развитие рыбной промышленности на Севере занимает длительный период. Кольской археолого-разведочной экспеди-

цией Ленинградского отделения института археологии АН СССР были обнаружены стоянки человека у мыса Кекур на полуострове Рыбачий и других местах Мурманна, которым 3,5–4 тыс. лет. Там были найдены сделанные из костей гарпуны, крючки, каменные грузила.

Зарождение рыбных морских промыслов на Мурмане относится к XVI в. В 1435 г. был основан Соловецкий монастырь. Монахи его кроме прочих работ занимались ловом рыбы, особенно беломорской сельди.

Рыбный промысел на Мурманском побережье развивался очень медленно, так как царское правительство не уделяло ему должного внимания. Техническое обеспечение рыбаков было крайне примитивным, рыбу ловили в основном ярусами с беспалубных судов, так называемых шняк, на расстоянии 3–7 км от берега. Этот способ лова рыбы очень трудоемкий. Нелегким был быт поморов, в избах царил духота и грязь, питались скудно, цинга, тиф, простуда были частой причиной смерти рыбаков.

В конце марта 1899 г. вышла в свет ленинская работа “Развитие капитализма в России”. О Мурмане В.И. Ленин писал: “В одном из главных центров русской промышленности, на Мурманском берегу, исконной и поистине освещенной веками формой экономических отношений был “покрут”, который вполне сложился уже в XVII веке и не изменился до самого последнего времени”. В 1899 г. на мурманских рыбных промыслах трудилось 4070 рабочих, из них 421 покрученник. За путину (май–август) вылов рыбы составил 500–600 пудов. Для обеспечения населе-

ния России этого было крайне недостаточно. Рыбу завозили из-за границы, главным образом из Норвегии.

Перед первой мировой войной траловый флот России насчитывал всего 4 ед. (Англия – 1000 ед., Германия – свыше 300, Голландия – 115 ед.). Английские тральщики у Мурманских берегов за 1909–1911 гг. выловили 3210 тыс. пудов рыбы, русские – лишь 1900 пудов. Все это подрывало отечественный промысел, вызывало недовольство рыбаков.

В 1899 г. была создана Мурманская научно-промысловая экспедиция для биологических исследований в Баренцевом море, ее возглавил ученый-зоолог Н.М. Книпович. Специально для экспедиции был построен в Германии двухмачтовый пароход “Андрей Первозванный”, который мог выполнять исследовательские работы и вести лов рыбы тралом. Экспедиция обнаружила местообитание рыбы Севернее Кильдина, мыса Канин Нос и на Новой Земле. На Канинской банке брали тралом обильные уловы трески, пикши, а также камбалы и окуня. Экспедиция пришла к выводу, что в открытом море треску можно промышленно успешнее, чем у берегов, на Канинской банке тралом можно добывать в год 265 млн пудов рыбы.

Однако материалами экспедиции в первую очередь воспользовались иностранцы: англичане, немцы, норвежцы, голландцы. В докладе Н.М. Книповича о траловом лове рыбы в Баренцевом море есть такие данные: англичане в 1905 г. в этом районе сделали 5 рейсов, а в 1911 г. – 30. Не отставали от англичан по использованию рыбных запасов Севера и другие страны. Каждый рейс траулера приносил

его владельцу 10 тыс. золотых рублей прибыли.

Из русских предпринимателей, первым, взявшимся за траловый лов рыбы, был Н.Л.Копытов. Он много плавал на английских траулерах и был хорошо знаком с техникой лова рыбы. В 1906 г. Н.Л.Копытов зафрахтовал в Норвегии пароход "Эрлинг", а в 1907–1908 гг. на пароходе "Николай" обнаружил в январе–феврале наличие больших скоплений трески вблизи берегов. Он пытался привлечь внимание промышленников к необходимости развития тралового лова рыбы на Мурмане в зимний период.

В 1910–1911 гг. предприниматель К.Ю.Спаде, хорошо знавший морское дело, закупил в Англии четыре траулера, которые назвал "Север", "Восток", "Юг" и "Запад". В навигацию 1911 г. на промысел вышел один "Восток". Промышлял он удачно, улов его составил 32 тыс. пудов рыбы. Это привлекло в фирму новых компаньонов. Ловили рыбу в основном в районе полуострова Канин и Харлов. На следующий год на промысел вышли уже все траулеры. Улов сдавали на баржу и отправляли ее в Архангельск и Ригу, там же ремонтировали суда. Хорошие уловы были и в 1913–1914 гг. Помимо Баренцева моря траулеры совершали рейсы к берегам Исландии. Самым крупным траулером фирмы Спаде был "Запад", вмещавший в трюмы 12 тыс. пудов рыбы, трюмы охлаждались до  $-5^{\circ}\text{C}$ . Получая большие прибыли, фирма Спаде планировала расширяться до 50 траулеров. В 1914 г. началась война с Германией. Баренцево море стало театром военных действий. С этого времени и до окончания гражданской войны в 1919 г. тралового промысла на Севере не существовало. Из четырех русских траулеров два – "Юг" и "Север" затонули во льдах Белого моря, "Запад" и "Восток" были угнаны интервентами.

Результаты исследовательских работ в Баренцевом море на судне "Андрей Первозванный" под руководством Н.М.Книповича и организация лова рыбы тралом Н.Л.Копытовым и К.Ю.Спаде предопределили целесообразность тралового лова рыбы на русском Севере.

В марте 1919 г. правительство Архангельска выделило рыбопромышленной фирме "Беззубиков и сыновья" вместе с местным объединением Центросоюза в аренду 12 минных тральщиков английской постройки. Однако осенью 1919 г. после

ремонта и переоборудования все траулеры из-за отсутствия угля прекратили промысел и встали на зимовку. Зарубежные специалисты уехали в Англию и Норвегию.

Решением Архангельского губисполкома и ревкома 29 июня 1920 г. было создано Государственное управление рыбной промышленностью. В него вошли 12 траулеров как самостоятельное звено. Так была образована первая в Советской России траловая флотилия.

Молодая Советская Республика, измененная войной и голодом, остро нуждалась в продовольствии. Правительство понимало, что рыбный промысел на Севере мог значительно облегчить продовольственный кризис. В связи с этим уже 30 марта 1921 г. Совет труда и обороны под председательством В.И.Ленина принял решение о закупке в Норвегии для Мурманска промыслового снаряжения стоимостью 1 млн золотых рублей.

Первыми траулерами в 20-е годы были РТ-30 (капитан М.А.Викман), РТ-39 (капитан Ф.М.Михов) и РТ-28 (капитан С.Д.Копытов). Траловый флот работал сезонно. Суда выходили на промысел из Архангельска лишь после того, как Белое море очищалось ото льда. Нерациональность такой организации работы флота была очевидна. Для практического решения этого вопроса в 1923 г. на Мурмане был оставлен траулер "Щука" под командованием капитана Я.А.Богданова для работы в зимние месяцы. Команда траулера добилась хороших уловов рыбы, и тем самым вопрос строительства траловой базы в Мурманске был решен. Зимой 1925 г. весь траловый флот – 12 ед. базировался на Мурманск.

В 1921 г. 10 марта В.И.Ленин подписал Декрет о создании Плавучего морского института (Плавморнина). В распоряжение Плавморнина (ныне ПИНРО) был предоставлен ледокол "Малыгин", который 11 августа с учеными на борту ушел в Баренцево море. Этим рейсом, продолжавшимся 47 дней, было положено начало планомерному исследованию северных морей в советское время. К концу 1925 г. Мурманский траловый флот насчитывал 17 ед., за год он добыл 120 тыс.ц рыбы.

Траловая база в Мурманске создавалась в тяжелых условиях – заполярный климат, нехватка рабочей силы и техники. Требовалось срочно соорудить электростанцию, водопровод, механизировать порт, строить судоремонтные мощности и жилье.

В 1927 г. Советское правительство закупило у Германии для Мурманска 17 мощных траулеров. С приходом новых, хорошо оснащенных кораблей потребовалось повышение технического уровня командного состава. Вопрос подготовки кадров стал главным для руководства флота.

Основную роль в освоении лова рыбы в районах северо-западной части Баренцева моря сыграли отряды флагманов: имея большой практический опыт, они передавали его молодым капитанам на местах промысла. На флагманскую работу рекомендовались лучшие капитаны, среди них М.И.Кузнецов, В.А.Егоров, Л.М.Шульгин, С.Г.Пойкачев.

В январе 1932 г. правительство приняло специальное постановление о перспективе развития Мурманска, особое внимание в нем уделялось развитию тралового флота. Началось строительство судоремонтного завода со слипом и причальной линией. В этом же году группой специалистов был создан 34-метровый отечественный трал, по простоте конструкции он стал одним из лучших в мире и до сего времени находится на вооружении флота. Кабели, поставленные между концами крыльев трала и распорными досками, увеличили вылов рыбы за траление в 1,5–2 раза.

В 1935 г. в составе тралового флота было уже 69 траулеров. Улучшилась организация промысла, капитаны имели хорошие карты районов лова рыбы и радиостанции. Своевременно принимались оперативные меры по расстановке судов на лову.

Переломным для тралового лова рыбы был 1936 г. Назначение более опытных руководителей, улучшение технического состояния флота – все это сказалось на увеличении вылова рыбы. Выросло береговое хозяйство. Наряду с этим постоянная текучесть кадров, неумелое обращение с механизмами, плохое знание правил судовождения нередко приводили к серьезным поломкам механизмов, авариям судов и, следовательно, колоссальным простоям судов в порту. Причальная линия порта позволяла поставить под выгрузку рыбы только пять кораблей, а надо было не менее 10–12 ед., механические мастерские не справлялись с междуреисовым ремонтом кораблей, качество ремонтных работ было низким. Всего за годы пятилетки в тралфлот поступило 44 траулера. Качественное изменение судов в техническом отношении и их быстрый количественный рост выдвинули новые, более сложные задачи. Одна из

них – опять-таки подготовка и комплектация судов грамотными кадрами.

Требовались решительные меры, чтобы улучшить техническую эксплуатацию судов, поднять квалификацию кадров плавсостава, укрепить дисциплину. Под особый контроль взяли обучение матросов, засольщиков, такелажников, направляли людей на курсы судоводителей в Ленинград и Архангельск. В соответствии с постановлением правительства об укреплении кадрами рыбной промышленности на Мурман приехала большая группа инженерно-технических работников из Москвы и Ленинграда.

Страна дала траловому флоту новые мощные корабли, обеспечила кадрами, необходимой береговой базой. Однако ожидаемого резкого увеличения вылова рыбы не произошло. В среднем каждый траулер в год добывал 12–13 тыс.ц рыбы. Иностранцы, в то же время работая на Медвежьей и Шпицбергенской банках, имели хорошие уловы трески и окуня. Наш флот промышлял в южных районах моря, где были слабые уловы из-за плохого гидрологического режима. Такое неудовлетворительное использование тралового флота вызвало необходимость создания промысловой разведки.

Работа промысловой разведки строилась на научном прогнозировании. Многие для этого сделали сотрудники океанографического института (ГОИН) М.П.Сомов, Н.А.Маслов, Ю.Ю.Марти и др. На поисковые работы были выделены пять лучших судов. Капитанами судов были А.А.Егоров, К.П.Хохлин, И.Н.Демидов, А.П.Новожилов, Д.А.Стрелков. Все они были обеспечены промысловыми картами с разбивкой Баренцева моря на промысловые квадраты.

Траловый флот за один год взял на себя обязательство увеличить улов рыбы почти в 2 раза. Если в 1935 г. было выловлено 985 тыс.ц, то в 1936 г. – 1800 тыс.ц, хотя количество траулеров оставалось прежним. Столь значительные успехи в работе флота произошли благодаря новому отношению к труду и энтузиазму команд. Лучшим траулером в течение многих лет был "Киров", производственные показатели его работы ежегодно улучшались. Так, при нормативе плавания 265 сут в году "Киров" в 1937 г. находился в море 291 сут, а в 1938 г. – 308. Междурейсовые стоянки были сокращены с пяти до трех с половиной, увеличилось время траления. В итоге в 1937 г. вылов рыбы траулером составил 61

тыс.ц, в 1938 г. почти 62 тыс.ц. Такого улова не имел ни один бортовой рыболовный траулер мира. Капитанами траулера "Киров" в разные годы были: Г.Г.Тисленко, А.И.Стрельбицкий, К.Л.Бурков и П.П.Корехов. В предвоенный 1938 г. вылов рыбы по траловому флоту составил 2105 ц при численности флота 70 ед.

Во время Великой Отечественной войны часть траулеров вместе с командами сразу же вошла в состав Северного военного морского флота. Эти суда переоборудовались, вооружались, экипажи пополнялись опытными кадрами, сигнальщиками, связистами, члены команд осваивали военные специальности. Всего из тралового флота было мобилизовано 49 траулеров.

Многие из этих кораблей отличились во время войны. СКР "Туман" 10 августа 1941 г., находясь в дозоре в районе Кильдина, смело вступил в бой с тремя эскадренными миноносцами противника. Гитлеровцы подожгли сторожевик. Погиб капитан корабля Л.А.Шестаков, но "Туман" продолжал сражаться. Получив 11 пробоин, корабль не спустил перед врагом флаг и, повторив подвиг "Варяга", ушел на дно Баренцева моря непообежденным. Геройски погиб дозорный корабль "Пасат", как и "Туман", он ушел на дно Баренцева моря с развевающимся флагом. 25 ноября 1941 г. сторожевой корабль "Бриз", капитаном которого был капитан-лейтенант В.А.Киреев, таранил немецкую лодку.

Командующий Северным военно-морским флотом адмирал А.Г.Головкин писал: "На северном театре войны неоценимую помощь военному флоту оказали рыболовные траулеры, имевшие опытные и закаленные кадры. Рыболовные траулеры, приспособленные для плавания в тяжелых условиях полярного края, выполнили огромную боевую работу. Своим успехом в борьбе с врагом Северный военный флот обязан и их помощи".

В период войны погибло по разным причинам 32 траулера. В 1941–1944 гг. вражеская авиация совершила на Мурманск 792 налета и сбросила 4100 фугасных и более 180 зажигательных бомб. Были дни, когда немецкие самолеты делали по 16–18 налетов. Нанесенный Мурманску ущерб составил 500 млн руб. Было разрушено 1417 домов и более половины жилищного фонда, Мурманский рыбокомбинат, рыбный порт, судоверфь, большая часть причалов, сгорела вся северная часть города, вышло из строя и другое

оборудование.

Корабли, возвращавшиеся на базу тралового флота, требовали серьезного ремонта. В связи с этим, а также из-за отсутствия ремонтных мощностей траулеры на лов рыбы в Баренцево море начали выходить лишь в 1946 г. В первый послевоенный рейс вышел осенью РТ-29 под командованием К.А.Буркова.

В составе объединения "Мурманрыба" расширилась мурманская поисковая разведка. К работе на поисковых судах были привлечены опытные капитаны и ученые. Поиски велись от Лофотенских островов на западе до Новой Земли на востоке, от о-вов Шпицберген, Эдж, Надежды, возвышенности Персея до кромки полярных льдов на севере. Началось планомерное изучение рыбных запасов Баренцева и Норвежского морей, Северо-Западной Атлантики, разрабатывались методики поиска рыбы с учетом всех факторов и закономерностей жизни океана.

Послевоенный траловый флот по своей численности и техническому состоянию не мог использовать наличие сырьевых ресурсов Баренцева и Норвежского морей, в то же время потребность в рыбных продуктах для населения страны была велика. В связи с этим правительство выделило огромные средства для строительства рыбного флота. Траулеры строили на заводах страны, Западной и Восточной Германии, в Польше, Дании, Голландии, Швеции и Финляндии. Строили флот очень быстро. Например, траловый флот в 1955 г. имел только один большой морозильный траулер, а в 1975 г. их было уже 151 ед.

Быстрое поступление БМРТ, транспортных рефрижераторов и производственных морозильных баз водоизмещением до 20 тыс.т большой энергоемкости настоятельно потребовало обеспечения их высококвалифицированными кадрами. В этих условиях было расширено Мурманское среднее мореходное училище, которое действовало с 1945 г., организованы в 1950 г. Мурманское высшее мореходное училище и 1977 г. Архангельское среднее мореходное училище. В 1975 г. из этих учебных заведений на флота Главка "Северыба" пришло более 400 специалистов с высшим и средним образованием. Помимо этих учебных заведений в Мурманске проводилось обучение младшего командного и рядового состава – всего 30 человек в год. Принятые меры без особого труда позволили все поступающие суда обеспечить

командным составом.

Большое количество траулеров позволяло рыбакам вести промысел не только в Баренцевом море. Постоянным объектом для промысла должен был стать Мировой океан. Однако новая ориентация на кардинальные перемены в составе флота, требовала коренных изменений в работе всей рыбной промышленности. Приведу как пример: БМРТ-257 (капитан Н.К.Ефимов) в 1956 г. в Баренцевом море выловил 100 тыс. ц рыбы. Такой вылов обеспечивал рентабельную работу судна. В 1957 г. состояние сырьевой базы в Баренцевом море – донных пород рыб (треска, пикша) резко ухудшилось, сказались интенсивность промысла, отсутствие урожайных поколений, в результате работа судов оказалась неэффективной.

По прогнозу ученых восстановление запасов рыбы в Баренцевом море должно было занять несколько лет. Необходимо было срочно искать другие районы промысла, в перспективе это была Северо-Западная Атлантика. Первая экспедиция с участием ученых ПИНРО в Северо-Западную Атлантику состоялась весной 1954 г. в составе двух траулеров "Севастополь" и "Одесса". Была обследована южная часть Большой Ньюфаундлендской банки. Эта кратковременная экспедиция явилась первым непосредственным знакомством советских ученых с одним из самых продуктивных районов Мирового океана.

Главк "Севрыба" принял меры по систематическому обеспечению рыбопромыслового флота надлежащей сырьевой базой. В частности, была увеличена численность поисковых кораблей в хорошем техническом состоянии, укомплектованных квалифицированными кадрами, обеспеченных надежным промснаряжением. Новую организацию возглавили старейшие капитаны: А.Ф.Таран, К.Л.Бурков, Л.Н.Печеник, вместе с учеными ПИНРО они провели огромную работу по освоению районов промысла в Северо-Западной Атлантике.

Началось планомерное изучение рыбных запасов Баренцева и Норвежского морей, разработка методики поиска рыбы с учетом всех факторов и закономерностей жизни океана. Это дало возможность значительно расширить акватории промысла рыбы.

Лов рыбы в Северо-Западной Атлантике начался в августе 1956 г. на мощных скоплениях окуня-клювача на банке Флемиш-Кап с БМРТ "Севрыба", "Свердловск"

(капитан П.П.Корехов). Подошедшие в этот район промысловые суда имели обильные уловы, за 20 сут лова брали полный груз мороженой рыбы – 600 т. Поисковые суда Северной промразведки обеспечивали промысловый флот сырьевой базой, выявляя наиболее плотные скопления окуня и наводя на них добывающие суда. До 1959 г. банка Флемиш-Кап была основным районом промысла России.

Учитывая обширность района, в составе Северной промразведки было выделено специальное подразделение – перспективная разведка, ее задачей было выявление новых районов промысла в Северо-Западной Атлантике. К 1960 г. улов рыбы на Флемиш-Кап стал снижаться и вскоре он потерял свое первоначальное значение. С потерей Флемиш-Капа рыболовный флот не мог использовать огромные запасы рыб в других районах Атлантики в связи с удалением их от порта базирования (Мурманска). БМРТ, работающие на банке Флемиш-Кап, хотя и имели обильные суточные уловы, но были малорентабельны по причине больших затрат рейсового времени на переходы из порта в район промысла и обратно в порт. Так, за рейс, длившийся 50 сут, переход в район промысла составлял 40 % этого времени, лов – 40 % и стоянка в порту – 20 %. Подобное использование первоклассных промысловых судов на банке Флемиш-Кап было недопустимым. В Баренцевом море вылов за час траления составил в 1957 г. всего лишь 8–10 ц, а в 1956 г. – 28 ц. При этом траловый флот в своем составе уже имел 22 БМРТ немецкой постройки, в дальнейшем количество БМРТ быстро увеличивалось.

Поисками новых районов промысла были охвачены все склоны БНБ, Новой Шотландии и Новой Англии, где в шельфовой зоне были выявлены плотные скопления трески и пикши, уловы были выше, чем на Флемиш-Кап. Несколько позднее флот переместился на север БНБ (банка Гамилтона) и юго-восточный склон.

Поисковые суда, продолжая обследование, обнаружили в районе полуострова Лабрадор плотные скопления трески, окуня, пикши и другой рыбы. За 1960 г. здесь было выловлено 91 тыс.т рыбы.

Неясность с перспективой использования крупнотоннажного промыслового флота вызвала сильное беспокойство у руководителей управления рыбной промышленности и тралового флота, Мурманского совнархоза. Однако каких-либо предложе-

ний по улучшению работы флота ни от кого не поступало. В то время я работал начальником управления тралового флота. В мои обязанности входило обеспечение выполнения плана вылова рыбы.

В конце 1956 г., когда уловы рыбы в Баренцевом море резко сократились, мною было внесено на рассмотрение руководства флота и управления рыбной промышленности новое предложение. Его суть заключалась в том, что траулер БМРТ, выходя из порта, мог ловить рыбу в любом районе Мирового океана и после загрузки передать улов на транспортный рефрижератор, получить с рефрижератора необходимое снабжение и продолжать лов рыбы. Против этого предложения категорически возражал начальник управления рыбной промышленности П.В.Сапанадзе, считая невозможным швартовать крупнотоннажные корабли в открытом океане. Его возражения можно было понять: нигде и никогда швартовка судов в открытом море не проводилась. Могла произойти крупная авария с гибелью людей. Мое твердое убеждение в возможности перегрузки рыбы заключалось в практическом изучении швартовки СРТ длиной 40 м к плавбазам на лове сельди в Норвежском море и уже имевшемся опыте передачи угля и другого снабжения с сухогрузных плавбаз на паровые траулеры в открытом Баренцевом море с целью продолжения их плавания.

Разрешение на проведение рейса по перегрузке мороженой рыбы на транспортный рефрижератор было дано в июне 1958 г. председателем Мурманского совнархоза М.Н.Сухорученко. Для проведения этого рейса был выделен транспортный рефрижератор "Иркутск" водоизмещением 10 тыс.т, температура в трюмах –21 °С, вместимость трюмов 3,5 тыс.т по мороженой рыбе, скорость хода 21 миля. Капитаном корабля был Ф.И.Чернявский. В район лова рыбы на банке Флемиш-Кап БМРТ "Иркутск" вышел 5 июля 1958 г. Во время перехода на "Иркутске" проводилась подготовка кранцевого хозяйства, швартовных канатов и рефрижераторных трюмов. С прибытием в район лова рыбы корабль встал на якорь на глубине 200 м, погода была хорошей, ветер не более 3 баллов. Рефрижератор "Иркутск" готов был к приему БМРТ и его выгрузке. Мною было дано указание капитанам БМРТ с полными трюмами рыбы следовать к "Иркутску" для сдачи рыбной продукции, однако никто из

них к рефрижератору не подошел, все они проследовали в порт Мурманск. Думаю, что здесь сказалось мнение руководителей управления рыбной промышленности о невозможности передачи рыбы с БМРТ на транспортный рефрижератор в открытом море.

В связи с невыполнением моих указаний на следующий день с остальными капитанами еще раз было проведено по радио подробное совещание о значении перегрузочных операций в открытом океане для использования огромных его сырьевых запасов, обеспечения страны рыбной продукцией.

После совещания к "Иркутску" для сдачи готовой мороженой продукции подошел БМРТ-239 (капитан А.П.Русаков). Результаты швартовки были удовлетворительными, поломок не было, за исключением шлюпки на рефрижераторе "Иркутск". Об этой операции было доложено капитанам судов, обращено их внимание на некоторые обязательные действия при швартовке. Вторым для передачи мороженой рыбы к "Иркутску" подошел БМРТ-236 (капитан Б.Г.Зайцев) и третьим – БМРТ-257 (капитан Н.К.Елфимов).

Рейс рефрижератора "Иркутск" в Северо-Западную Атлантику для перегрузки мороженой рыбы прошел успешно, было принято и доставлено в порт 2725 т рыбы,

и за счет продления рейса БМРТ получен экономический эффект 527 тыс. руб. Министерство рыбного хозяйства оценило значение рейса рефрижератора "Иркутск" и наряду с крупнотоннажными промысловыми судами началось строительство и закупка транспортных судов. В этом и заключалось коренное изменение работы рыбной отрасли.

В 1959 г. в Северо-Западной Атлантике кроме судов типа БМРТ работали суда типа СРТ в количестве 180 ед.

Огромное значение имело освоение сырьевых запасов банки Джордес, где начали облавливать мощные скопления сельди и хека. В 1962 г. здесь было выловлено больше, чем в других районах Северо-Западной Атлантики.

В середине 1957 г. Севрыбпромразведка обнаружила плотные скопления рыбы у западного побережья Гренландии (пролив Девиса), однако промысловый флот не мог использовать этот район из-за наличия плавающего льда в течение всего года. Одновременно с этим расширились работы по освоению глубоководного лова рыбы в различных районах Северо-Западной Атлантики и Баренцевом море. В поисковых рейсах в районах Флемиш-Кап, БНБ, Лабрадора на глубинах 500–700 м отмечались промысловые скопления окуня, черного палтуса, длинной камбалы, макруру-

са. Экспериментальные глубоководные траления проводились у Западной Гренландии на глубине 800 м. Все это позволило траловому флоту в конце 1960 г. ловить рыбу на глубинах 900 м, а в 70-е годы – до 1400 м.

Вылов черного палтуса советским флотом достиг в 1975 г. 29,7 тыс.т, что составило 55 % от общего улова палтуса всеми странами СЗА.

В 1971 г. был освоен разноглубинный лов макруруса в районе Срединно-Атлантического хребта, максимальный вылов – 80 тыс.т. В 1964 г. на склонах Копытовского и Медвежинского районов организован лов палтуса на глубинах до 850 м, годовой вылов – 25 тыс.т. Этим было положено начало его ежегодного вылова. В восточной части Баренцева моря были обнаружены большие запасы сайки (полярной тресочки). Максимальный ее вылов в 1971 г. достиг 0,8 млн т. Круглогодичный лов мойвы и северной креветки в Баренцевом море – результат поисковых работ. Годовой вылов мойвы в 1988 г. составил 0,8 млн т, креветки – около 120 тыс.т.

В дальнейшем, в связи с перестройкой промышленности, существующая схема работы флота была нарушена, в результате вылов рыбы траловым флотом в 1990 г. составил 0,6 млн т против 0,9 млн т в 1975 г.

