

ЗВЕРОБОЙНЫЙ ПРОМЫСЕЛ В СССР: КАКИМ Я ЕГО ЗНАЮ

Сергей Егоров (Южно-Сахалинск) – член Сахалинского областного отделения Русского географического общества.

Родился в Запорожье. Закончил факультет физического воспитания Запорожского государственного педагогического университета. В 1979 году попал в ракетные войска стратегического назначения в Астраханскую область. Служил на легендарном полигоне «Капустин Яр», с которого запускали первые советские баллистические ракеты и космические аппараты. Вернувшись домой по окончании службы увидел объявление о том, что на Сахалин набираются люди для работы на море... За время работы на Сахалине побывал в разных странах. В 1985 году попал на зверобойный промысел - редкая и ныне забытая профессия. В 90-х гг. с завершением зверобойного промысла работал исполнителем директором Корсаковского отделения Ассоциации рыбопромышленников Сахалина. В 2008 году перешел на работу в Сахалино-Курильское территориальное управление Федерального агентства по рыболовству старшим госинспектором. С выходом на пенсию, стал работать инструктором детского сада по физической культуре, т.е. вернулся к тому, что всегда нравилось. Неизменной осталась страсть к путешествиям, к охоте...



Сергей Егоров (фото П.Н. Пасюкова)

Сергей Борисович рассказывает:

- В Советском Союзе промышленная добыча морского зверя осуществлялась на северо-западе Ледовитого океана, в Охотском море, в северо-западной части Берингова и в Чукотском. Небольшое количество добывали в Баренцевом и Белом морях, кольчатую нерпу – также в Арктике. Значение этого вида промысла для экономики огромной страны было велико. Ежегодный объем добычи дальневосточных ушастых тюленей (котика, сивучей) составлял 15–20 тысяч голов, годовой лимит на добычу ларги, крылатки и лахтака – 65 тыс. голов, кольчатой нерпы (акибы) – около 10 тыс. в год.

До 70-х годов прошлого века для промысла использовались зверобойные шхуны, в том числе с деревянными корпусами, но с закупкой в Польше зверобойно-рыболовных судов (ЗРС) промысел вышел на новую, более эффективную ступень развития. Новые суда были всепогодными, усиленного ледового класса, с мощными энергетическими установками (дизель-электроходы), которые позволяли развивать скорость до 14 узлов. Автономность плавания была рассчитана на 3 месяца без дозаправок и пополнения запасов воды.

На борту каждого судна находились по 7 фангсботов для добычи морского зверя. Трюмы ЗРС вмещали до 450 тонн мороженой продукции. Экипаж судна – 80 человек. Технологическое оборудование позволяло производить разделку и обработку морского зверя размерами от акибы до моржей весом более тонны. На судах были специальные стиральные машины для шкур, «жиротопки» и сепаратные установки, позволявшие перерабатывать жир до состояния медицинского.

В трюмах обработанные и обезжиренные шкуры пересыпались солью и хранились так до окончания рейса, а затем, перед приходом в порт, особым способом укладывались в деревянные бочки. Мясо морского зверя перерабатывалось на мясокостный фарш и предназначалось для пушного звероводства, а небольшая его часть, в основном филе моржа, нарезалась, замораживалась и в последующем направлялась на береговые перерабатывающие предприятия для изготовления консервов под названием «Мясо морзверя с морской капустой». Несколько раз пробовал, но не понравилось, хотя блюдо было очень полезное. Впрочем, к теме о деликатесах мы вернемся позже.

Весь дальневосточный зверобойный флот базировался на Сахалине в Корсаковской базе океанического рыболовства и насчитывал 12 судов. Лишь в конце 80-х годов несколько ЗРС были переданы в Магадан. Что примечательно, название судов начиналось на букву З. Например: «Зверево», «Зубарево», «Зыково», «Заслоново», «Захарово» и т. д. Исключение составляли только «Титовка» и «Харловка». Они, хотя и относились к судам данного класса, но на зверобойном промысле ни разу не были. Вот, воистину, «как корабль назовешь, так он и поплывет».

Рейсовые задания каждого судна включали в себя добычу от 12 до 14 тысяч голов мелкого зверя (по видам сейчас не вспомню), от 1 000 до 2 000 моржей и до 500 сивучей. В ходе переработки морского зверя заготавливался мясокостный фарш, филе, жир, шкуры, мех и кость моржа. Сахалинские зверобойники вели промысел двумя группами судов. Первая работала в Охотском море в районе Шантарских островов. Здесь добывался так называемый «мелкий зверь», т. е. тюлень. Сразу оговоримся, что слова «тюлень» и «нерпа» – синонимы и, естественно, не означают наименование различных видов зверя.

Так вот, в районе Шантар добывали: акибу, ларгу (пятнистый тюлень), которую на Сахалине называют нерпой, крылатку (полосатый тюлень) и лахтака (морского зайца) – он самый крупный из перечисленных. Вторая группа, а вернее два судна, начинала работу в Беринговом море в Камчатском заливе, по мере таяния льдов, уходила на север – в Чукотское море. Здесь, кроме мелкого зверя, еще добывался морж.



Зверобойное судно (фото из архива С.Б.Егорова)

Почему промысел начинался именно с Камчатского залива? Дело в том, что юго-западнее мыса Камчатский находилась огромная полынья, которая не замерзала даже в лютые морозы. В нее-то и уходил старый морж из Чукотского моря доживать свой век. В эту полынью пробивались с севера, от мыса, потому что в случае если ЗРС застревало во льдах, течение все равно выносило его на чистую воду. За время работы я два раза оказывался в подобной ситуации.

Как же происходил сам процесс промысла? Надо отметить, что в советское время организация любого морского промысла была на самом высоком уровне. Это касалось и снабжения флота в районах промысла (топливо, вода, продукты питания), и обеспечения безопасности (в районах промысла постоянно дежурили спасательные суда), и бесперебойной работы транспортных судов – перегрузчиков. Для зверобойного промысла особую роль играла авиационная разведка – самолеты обследовали большие площади ледовых полей и сообщали на суда информацию о скоплениях зверя, а также о ледовой обстановке. Получив информацию, капитан-директор, как правило, делился ею с «элитой» любого зверобойного судна – старшинами ботов. Совместно они разрабатывали план на предстоящие несколько дней промысла.

Так, например, с большим уважением относился к мнению старшин Виктор Семенович Казаков – капитан-директор ЗРС, с которым я был не в одном рейсе и который являлся опытейшим профессионалом-зверобоем. Старшины были этакой «особой кастой». Многие из них начинали еще на деревянных зверобойных шхунах, и, конечно, опыт, приобретенный ими за многие годы, был бесценным. Команда зверобойного бота – фангсбота – состояла из трех человек: старшины, моториста и матроса. Подготовка начиналась на переходе к району промысла, и каждый из них занимался своим делом. Мотористы с утра до вечера копались в двигателях, проверяя и перепроверяя их работу, втихаря от «деда» (старшего судового механика) таскали запчасти и, таким образом, формировали свой собственный ЗИП. Ну, так, на всякий случай, «чтобы было». Матросы занимались оснасткой ботов, готовили строп-сетки, всевозможные крюки (по-моему, они назывались «абгалдырями») и копы для подъема на борт ботов подранков из воды. Также они должны были «затарить» бот продуктами питания, которые получали в судовой «артелке».

Старшины ботов руководили всем этим процессом, настраивали вместе с радистами радиостанции и, при случае, пристреливали свое оружие (карабины СКС). Случаи эти обычно подворачивались в то время, когда судно пробивалось к «попынье старых моржей». Оно частенько на несколько дней оставалось зажатым льдами, и можно было выйти на лед размяться, поиграть в футбол, а заодно и пристрелять карабины. В течение перехода в район промысла времени хватало на все. На всех судах были свои «левши», такие как Николай Игошин и Николай Вершинин, которые успевали за переход изготовить необыкновенной красоты и качества ножи для разделки зверя. Обычно для лезвий использовалось пиловочное полотно, а для изготовления рукояток – черенки от лопат. А вот «левши» ножи делали из клапанной стали, а рукоятки – из заранее припасенных клыков моржа.

На лезвие ножей при помощи процесса электролиза наносился рисунок с охотничьей тематикой, рукоятка вырезалась в форме туловища и головы медведя, моржа или сокола. Были и по-настоящему великолепные изделия, изготовленные с использованием глубокой гравировки и передачей характерных движений и положения тел животных.

Но вот наконец-то наступал день, когда судно приходило в район промысла. Как правило, охота начиналась утром. После завтрака и инструктажа у капитана, уже в 8.00 боты должны были быть спущены на воду. Старшины, заранее оговорив между собой направления и секторы своих передвижений, получали оружие, и боты направлялись на промысел.

Радиосвязь с судном поддерживалась через каждые два часа (доклаживались промысловая обстановка, количество добытого зверя и направление движения ботов, а также их место нахождения относительно судна). При хорошей промысловой обстановке «асы», как называл зверобоев Виктор Семенович, добывали за день охоты более 200 голов тюленей на бот. За одну ходку бот мог вместить до 25–27 разделанных ларг. На нем было два трюма, в одном на строп-сетку складывались туши, а в другом на строп нанизывались шкуры. Несколько неразделанных туш крепились снаружи прямо к борту и транспортировалось по воде. В какой-то момент груженный бот по планшир погружался в воду. При подходе к судну все это выгружалось, и бот опять уходил на промысел.

Работа предполагала наличие навыков в разделке зверя. О мастерстве зверобоев достаточно сказать то, что многие из них разделяли тушу тюленя менее чем за одну минуту. На судне шкуры и туши поступали в руки заведующего производством. Туши перерабатывались на мясокостный фарш, а шкуры промывались, сортировались, мездрились, стирались и

засаливались. За качеством мяса (были случаи выявления трихинеллеза) наблюдал присутствующий на судне ветеринарный врач-эксперт – Николай Николаевич Лонин. Толковый специалист, прекрасный человек и просто хороший товарищ. Легендами зверобойного промысла были «завы» – братья Махонько Анатолий Сергеевич и Виктор Сергеевич. Как-то, при очередном заходе в бухту Провидения (это на Чукотке), Виктор Сергеевич показал остов затонувшей деревянной зверобойной шхуны, на которой он с братом еще в молодые годы промышлял тюленя и китов. Эти люди отличались необыкновенными человеческими качествами, мужским характером, справедливостью, высоким профессионализмом. Но более всего – превосходным чувством юмора. Когда беседовали с ними на серьезные производственные или политические темы, часто создавалось впечатление, будто общаешься с самим Жванецким.

Приятной особенностью промысла было то, что вся работа проходила на спокойной воде. ЗРС заходило в ледяные поля, которые поглощали волнение моря на открытой воде, до нас доходила только пологая зыбь, и то не всегда. Весной в северных широтах наблюдалась хорошая, солнечная погода, поэтому мы работали всегда в солнцезащитных очках, а лица смазывали вазелином или детским кремом. Продолжительность светлого времени суток была довольно большая – солнце пряталось буквально на несколько часов. В связи с этим боты возвращались на судно к 22–23 часам. Правда, иногда случались и казусы, когда ни судно, ни тем более бот не могли подойти друг к другу из-за того, что приливным течением сжимало разрозненные льдины и образовывалось единое ледовое поле. В этом случае приходилось ночевать на боте, а утром при благоприятной обстановке продолжать промысел. Такая ситуация возникала из-за того, что зверобои частенько стремились подойти к берегу и совместить охоту на морзверя с охотой на снежных баранов и бурых медведей, которые весной выходили на побережье. Причем зверобои успевали и дневной план выполнить, и в котловое питание внести разнообразие.

О питании надо сказать отдельно. После того, как бот отходил от судна, зверобои проводили большую часть суток в довольно суровых условиях. Поэтому, чтобы хоть как-то смягчить их пребывание на боте, была предусмотрена печка, которая размещалась на выхлопном коллекторе, в виде металлического ящика с крышкой. В нее одновременно помещались кастрюля и чайник. С продуктами питания проблем не было: тушенку, крупы, картошку, макаронные изделия, масло, сахар, соль, специи, конфеты и печенье, чай, кофе и сгущенку получали на судне. Но самое вкусное мы добывали сами. Обычно готовили «зверобойную шурпу». Для этого добывался белек ларги или крылатки и вырезалась грудинка (мягкое мясо и хрящевые, еще не превратившиеся в кости, ребра), добывались три кайры (по числу едоков), и с них «чулком» снималась кожа вместе с перьями (таким образом мы избавлялись от неприятного рыбного запаха и привкуса). Все это помещалось в кастрюлю с кипящей водой. После того как мясо немного проваривалось, добавляли картошку, морковь, мелко нарезанный лучок, специи и, на всякий случай, чтобы блюдо пресным не казалось, баночку говяжьей тушенки. На свежем воздухе среди льдов при активной физической работе запах доходившей шурпы будоражил ноздри и призывал к обеду.

Во время обеда или чаепития бот выводили подальше от льдин и останавливались на чистой воде. Это делалось для безопасности. Весной и летом льдины начинали активно таять, а так как основная их масса находилась под водой, оторвавшийся многотонный кусок мог запросто перевернуть бот. Мы не раз наблюдали, как вдруг вода вспенивалась, а затем на поверхность выбрасывало громадную глыбу льда.



Особым деликатесом у зверобоев считался язык моржа. Дело в том, что морж не питается рыбой, основой его рациона служат моллюски и водоросли, поэтому мясо рыбой не пахнет. Отварной язык моржа нежный, тает во рту, имеет превосходные кулинарные качества, а приправленный майонезом, является настоящей «бомбой». В кают-компании и столовой команды на столах постоянно стояли миски с отварным языком, рядом баночки с майонезом и нарезанный судовой выпечки хлеб. В любое время суток можно было поддержать молодой организм.

Были и по-настоящему экзотические кушанья. Конечно, тут удивляли зверобои. Например, нередко, перед тем как сесть в бот, они подходили к крану «жиротопки», наполняли наполовину эмалированную кружку жиром, затем подходили к бочкам с солеными огурцами и квашеной капустой, задумчиво, как истинные гурманы, выбирали что-нибудь закусить и после всего этого действия, не отрываясь, выпивали содержимое кружки. Надо отдать должное такой диете – никто из зверобоев ничем не болел, щеки их всегда горели огнем, что говорило о хорошем здоровье, а находясь на боте среди льдов, они совсем не мерзли.

Да, так как же все-таки проходил промысел морзверя? Как я уже упоминал, в 8 часов утра боты должны были отходить от судна. До этого момента необходимо было забункероваться топливом, хотя обычно это делали загодя, еще вечером, после возвращения с промысла, и пополнить запасы пресной воды. С капитан-директором согласовывался суточный план работы и – в путь... Боты расходились веером от судна по заранее оговоренным между старшинами направлениям. Работали во льдах и зверя били только на льдинах.

Тюленя стреляли только в убойное место, таким образом практически исключались «подранки». К тому же, на шкурах не появлялись лишние повреждения. Высмотрев в бинокль место лежки тюленей, старшина рукой показывал мотористу направление движения. Тот сбрасывал скорость и тихонько, выбирая как можно более прямой курс, стараясь «не вилять» перед зверем, подводил бот на дистанцию уверенного выстрела. Дело в том, что к звуку работающего на малых оборотах двигателю фангсбота морзверь постепенно привыкал, а вот сам бот его мог спугнуть, так как он, поворачиваясь одним из бортов, визуально как бы увеличивался в размерах. Вот поэтому подходить к зверю надо было как можно более прямым курсом. После удачного выстрела тюленя забирали на борт. Бот продолжал охотиться, а матрос приступал к разделке. При хорошей промысловой обстановке, когда в боте уже не хватало свободного места, зверобои швартовались к какой-нибудь льдине, выгружали на нее туши и сообща разделявали их прямо на льду. Далее шкуры прополаскивались в морской воде на краю льдины и укладывались в трюм мездрой вверх, затем пересыпались мелким льдом или снегом – и так слой за слоем. Туши загружались в другой трюм на строп-сетку, «гаши» которой заранее крепились к фальшборту.

Это было удобно, и при подходе к судну выгрузка занимала не более 5 минут. На судне грузовая стрела выводилась за борт, «майнался» гак, и содержимое бота за несколько приемов поднималось на палубу.

Работа была интересная. С утра на воде чувствовалась морская прохлада, и остатки сна уходили быстро. Все тело было готово к активной деятельности. Просыпались древний инстинкт охотника и жажда приключений. Постоянно присутствовало желание увидеть что-то новое, занимательное. И надо сказать, что недостатка в экзотике не было.







Во-первых – окружающая природа. Воздух, надышаться которым было невозможно, таким он был свежим, прозрачным, бодрящим. А какими же красивыми бывают льдины! Порой, наблюдая, как лед переливался всеми цветами радуги – от изумрудного (многолетний) до синего, – казалось, что находишься в сказке, в каком-нибудь Изумрудном городе. Лед баловал и разнообразием форм. Ветер, солнце и вода ваяли настоящие скульптурные композиции.

Во-вторых – животный мир. На Чукотке при переходах от одного ледяного поля к другому встречали стада серых китов, и мы какое-то время двигались среди них. Старые зверобои рассказывали, что не раз видели, как киты становятся на хвост, наподобие дельфинов, и высматривают проходы в ледяных полях. С замиранием сердца наблюдали величественных косаток, когда их спинные плавники разрезали воду неподалеку от нас. Я когда-то слышал, что человеку повезет, если он хотя бы раз в жизни увидит розовую чайку. Так вот, в районе Чукотки розовые чайки сопровождали нас практически постоянно. Какие же мы должны быть везучие!

Ну и, конечно, несравненное удовольствие доставляло наблюдение за поведением белого медведя в его родной стихии.

Иногда этот зверь по-настоящему досаждал нам. Дело в том, что добытые моржи некоторое время оставались на льдинах без нашего присмотра. Связано это было с тем, что охота на них велась одним ботом. После того как судно находило лежки и ложилось в дрейф, «майнался» бот, и зверобои уходили на промысел. На боте, как правило, было два опытных стрелка. Зверобои знали, что бугор на затылке моржа – его «убойная» зона, можно сказать, ахиллесова пята, и без труда поражали гиганта весом под тонну и больше всего одним выстрелом из СКС. Когда морж был добыт, они переходили к другим лежкам. Только когда добывались не менее пяти зверей, по рации вызывали судно, которое подходило к льдинам с добытыми моржами и поднимало их на борт для разделки.

Был такой случай: белый мишка, улучив момент, подобрался к одному из наших моржей и попытался его утащить подальше от судна. Но, поскольку морж был гораздо тяжелее медведя, последнему эта работа давалась с большим трудом. Да и чувствовал он себя воришкой, поэтому все делал в спешке. Мы пытались медведя отогнать, для этого стреляли в воздух, подавали судовые сигналы. Сам вид приближающегося судна должен был бы испугать. Но, видать, не на того напали! Миха тащил моржа, схватив за шею. Конечно, он огрызался на нас, отбегал, снова подскакивал к моржу и тянул его, а несколько раз рявкнул так, что у меня завибрировала грудная клетка. В это время мы с капитаном стояли на баке и лицезрели действие в непосредственной близости от «сцены». В конце концов, медведь все же стащил моржа в воду, но не смог удержать его на плаву и утопил. Так мы остались без трофея, а мишка – без обеда.

Тогда я зачитывался книгами Жака Ива Кусто, в душе играла романтика, и я представлял себя одним из членов команды знаменитого путешественника.

Чудесное было время!

Прошли годы, значение промысла морского зверя заметно уменьшилось, перестал быть востребованным ценный мех, его заменили современные синтетические материалы. Больше нет спроса и на специфическую мясную продукцию, жир и другие продукты морского зверобойного промысла.

Закончилось время эксплуатации ЗРС, часть из них оказалась списанной, часть была продана и переоборудована для других целей. Специалисты-зверобои перешли на работу в другие отрасли народного хозяйства. Зверобойный промысел в нашей стране почти прекратил свое существование, но остались в памяти славные страницы трудовых свершений, которые вписали в историю люди этой мужественной и редкой профессии.

В заключении выражаю благодарность всем тем людям, зверобоям, Мужикам с большой буквы, которые были рядом, оказывали товарищескую поддержку, у которых я учился и благодаря которым прожил одни из самых интересных лет жизни! Вот имена только некоторых из них: капитан-директор Виктор Семенович Казаков, заведующие производством Виктор Сергеевич Махонько (умер) и Анатолий Сергеевич Махонько, старший механик Валентин Михайлович Халин, старшины фангсботов Николай Вершинин, Василий Кувшинов, Николай Игошин, Вячеслав Пучков, Ян Кузнецов, Анатолий Маршалко, моторист бота Николай Филимонович Троцюк (трагически погиб), судовой радист Владимир Рыков и, конечно, патриарх зверобойного промысла, чей авторитет был непререкаем для всех зверобоев без исключения, капитан-директор Сандгали Якшинбетович Кайткулов.

Прошу прощения у тех, кого не назвал. Все-таки много лет прошло. В памяти остаются события и лица, а имена стираются.

6 мая 2023 года