



## ДАЛЬНЯЯ ДОРОГА «ГАМБУРГА»

АЛЕКСАНДР РЕМЕСЛО  
ФОТО ПЕТРА КОВАЛЁВА

*Можно по-разному относиться к китобойному промыслу: называть его варварством или оправдывать прибылью, которую приносила эта отрасль нашей стране в соответствии с заведомо ложным тезисом о неисчерпаемости ресурсов океана. В любом случае, сегодня это не так уж важно — гораздо актуальнее не допустить повторения масштабного убийства животных.*

Главное флагманское судно флотилии — китобаза «Юрий Долгорукий» — было построено в 1926 году на судостроительном заводе Blohm & Voss в Германии, в Гамбурге, и получило название в честь города, в котором было спущено со стапелей, — «Гамбург» («Hamburg»). Это было одно из четырех однотипных грузопассажирских судов, принадлежавших немецкой судовой компании НАРАГ. Для своего времени и класса судно было внушительных размеров: длина «Гамбурга» составляла 193,5 м, ширина 22,1 м, водоизмещение 21 132 рег. тонн, мощность силовых установок 12 500 л.с., крейсерская скорость

15,5 узлов. Однако судовладельца не устраивала такая скорость, и в 1930 году на «Гамбурге» был заменен двигатель, что позволило повысить ее до 19,5 узлов.

«Гамбург» и его «сестры» — однотипные суда «Альберт Баллин» («Albert Ballin»), «Дойчланд» («Deutschland») и «Нью-Йорк» («New York») не были столь роскошны и быстроходны по сравнению с британскими пассажирскими лайнерами «Голубой ленты», такими как «Куин Мери» («Queen Mary») и «Мавритания» («Mauretania»), но пользовались заслуженной репутацией комфортабельных и надежных судов, чему в немалой степени способствовали установленные на них стаби-

лизационные водяные танки — успокоители качки — инновация в судостроении начала XX века.

До начала Второй мировой войны «Гамбург» совершал регулярные рейсы между Германией и Соединенными Штатами Америки. Среди его пассажиров было немало эмигрантов, почувствовавших неладное в Европе и отправлявшихся в поисках счастья за океан.

Разразившаяся Вторая мировая война внесла коррективы в трансатлантические переходы «Гамбурга». В 1939 году все суда НАРАГ прекращают регулярные рейсы в Северную Атлантику и начинают использоваться ВМС Германии в качестве плавучих барачных и

учебных судов в портах, находящихся на побережье Балтийского моря.

Зимой 1944–1945 годов победоносная Красная Армия пересекла границы Третьего Рейха, отрезав возможность для эвакуации на запад более чем двухмиллионному, находящемуся в замешательстве и панике населению Восточной Пруссии. Для эвакуации беженцев оставалась единственная реальная возможность — морской путь через еще не занятые советскими войсками порты Восточной Пруссии: Пилау (Балтийск), Данциг (Гданьск), Готенхафен (Гдыня). Для этих целей немцами были задействованы все возможные на тот момент средства, среди которых был неповрежденный, находящийся в хорошем техническом состоянии «Гамбург». Выполняя задание по эвакуации, «Гамбург» совершил несколько рискованных и опасных рейсов, каждый раз беря на борт около 10 000 беженцев, в основном женщин, детей и стариков.

В газете «Калининградский китобой», издававшейся на борту китобазы «Юрий Долгорукий», в статье, посвященной ее истории, можно найти строки, в которых сказано, что «Гамбург» был взорван и потоплен фашистами вместе с находящимися на его борту мирными жителями. Но так ли это? Насколько данная информация соответствует действительности? В немецких источниках приводятся совершенно иные сведения, которые выглядят гораздо более достоверными.

В полдень 27 февраля 1945 года «Гамбург» с 9500 беженцами из Готенхафена прибыл на рейд порта Засниц для последующей доставки людей на берег. Здесь уже находилось несколько судов, также переполненных беженцами и ранеными солдатами. Погода была благоприятной, но нужно было спешить: усиление зимнего балтийского ветра до штормовой силы могло сорвать операцию.

Более 60 000 человек уже ожидали в Заснице дальнейшей эвакуации. Транспортных средств не хватало. Единственная железная дорога не справлялась с нахлынувшим потоком людей. После недельного напряженного ожидания с «Гамбурга» наконец начали вывозить людей. Требовались серьезные усилия и напряжение, чтобы на небольшом судне и спасательных шлюпках переправить на берег около 30 000 человек.

Вечером 6 марта последние пассажиры покинули судно. Можно сказать, им повезло, поскольку вскоре поступило сообщение о возможной воздушной атаке. Все небольшие

суда ушли с рейда и рассредоточились. Крупнотоннажные суда остались на месте — им попросту негде было укрыться. Вскоре в небе появились первые самолеты, сбрасывавшие сигнальные огни, освещавшие небо и воду холодным голубым светом, бомбы и магнитные мины на парашютах. У стоявших на рейде германских судов выбор был невелик: быть пораженными бомбами или подорваться на минах. Атака продолжалась два часа, после которых курортный городишко Засниц был превращен в горящий ад: горели дома, поезда, значительная часть судов также сгорела и затонула, но «Гамбург» и находившийся здесь же «Дойчланд» каким-то чудом уцелели и остались неповрежденными.

На следующее утро капитан «Гамбурга» принял роковое решение перевести судно на новое для бункеровки место. Два мощных взрыва сотрясли судно, огромный водяной столб поднялся возле борта. «Гамбург» подорвался сразу на двух минах, сброшенных англичанами с воздуха прошедшей ночью. Через час судно затонуло, но его экипаж был полностью спасен и взят на борт «Дойчланда».

После окончания Второй мировой войны «Гамбург» был поднят со дна и по репарации передан СССР. Судно получило новое название — «Юрий Долгорукий». Первоначально его планировали использовать в качестве пассажирского лайнера, но вскоре решили переоборудовать в китобазу. Восстановительные работы и переоснастка вначале выполнялись в Бельгии, а затем в Варнемюнде, на территории бывшей ГДР.

В вышеупомянутой газете «Калининградский китобой» можно также прочитать, что между бригадами немецких товарищей, задействованных в работах на судне, было организовано социалистическое соревнование. Не хочется быть циником, но трудно поверить, чтобы в послевоенной Германии «немецкие товарищи», даже с учетом национального менталитета и впитанного с молоком матери добросовестного отношения к труду, четко себе представляли, что такое социалистическое соревнование. Как бы там ни было, но немцами и советскими инженерами была проделана большая и сложная работа по переоборудованию судна. Была изменена архитектура палубных надстроек и внутренних помещений, в кормовой части судна для подъема китов на палубу был врезан слип и установлены лебедки. Были оборудованы цеха для обработки китов, морозильные ка-

меры и многое другое. Пассажирский «Гамбург», по палубе которого в довоенные годы разгуливали дамы с собачками, был превращен в плавучую фабрику, на которой в течение долгих месяцев должны были не только работать, но и жить люди.

Боевые суда — китобойцы для будущей флотилии — были построены на Николаевском судостроительном заводе. Длина китобойца составляла 66 метров, четыре дизеля, каждый мощностью 1000 лошадиных сил, обеспечивали скорость до 17 узлов. При такой мощности двигателя скорость китобойца могла быть еще больше, но установленный винт был рассчитан таким образом, чтобы судно могло не только преследовать китов, но и буксировать их к китобазе.

Все названия китобойцев флотилии «Юрий Долгорукий» начинались на букву «С»: «Сокрушительный», «Смелый», «Скользящий», «Сметливый», «Скорый», «Суровый» и так далее; номера китобойцев состояли из двух цифр, начинавшихся на «5» или «6». Отличительная конструктивная особенность — высокий бак, который соединялся со штурманской рубкой переходным трапом, и установленная на нем гарпунная пушка. Палуба была низкой, особенно в центральной части корпуса, на мачте находилась смотровая бочка, откуда марсовый матрос вел поиск китов. В первых рейсах китобазу сопровождало около 15 китобойцев, в последних их число сократилось вдвое. Общее число людей, работавших во флотилии «Юрий Долгорукий», составляло около 1100 человек.

Портом приписки новой флотилии стал Калининград. В конце 50-х — начале 60-х годов в самой западной области СССР уже был создан набиравший мощь рыбопромысловый флот, но моряков, имевших опыт работы на китобойном промысле, не было. Из Владивостока и Одессы, где в это время уже работали китобойные флотилии «Алеут», «Слава», «Советская Украина», стали приглашать гарпунеров и капитанов. Одним из них был мой отец, Василий Ремесло, который входил в число лучших капитанов флотилии. Со временем в Калининграде появились местные кадры, но до конца существования флотилии дальневосточники и одеситы составляли ее костяк.

Отцу не было тридцати лет, когда он стал капитаном китобойного судна «Вьюга» дальневосточной флотилии «Алеут», за работу в которой был удостоен высокими правительственными наградами. Помню, как в



1961 году он улетел в Калининград, где ему сразу предложили командовать китобойцем и вручили ключи от новенькой двухкомнатной «хрущевки». В городе, который еще не оправился от войны и наполовину стоял в руинах, это была роскошь.

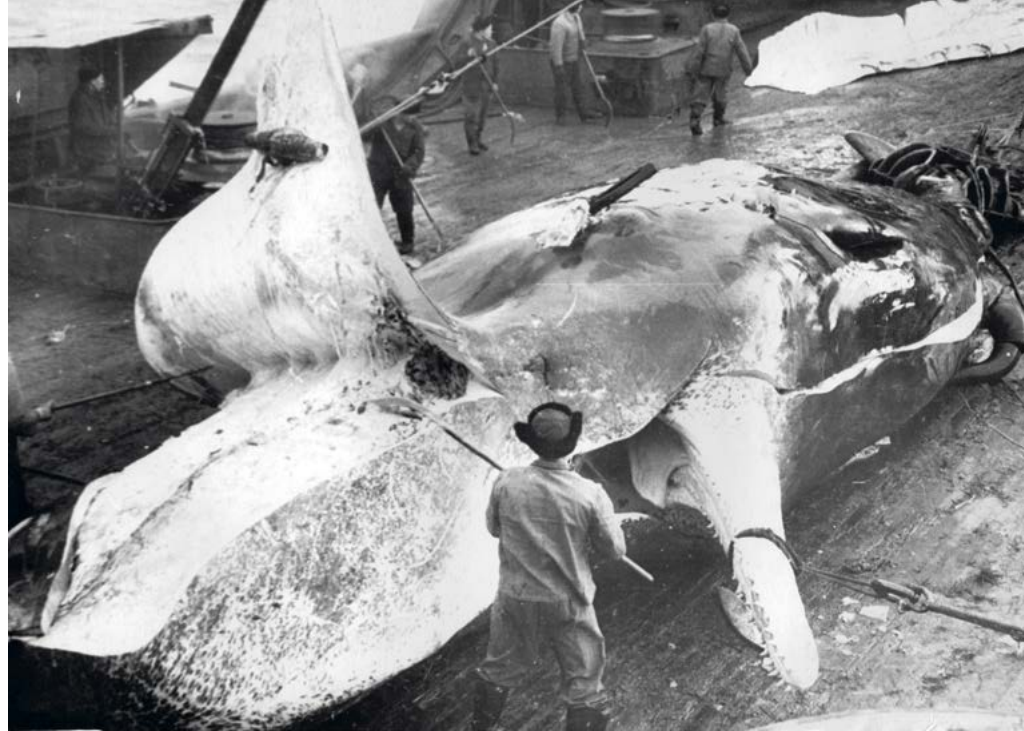
Во Владивостоке за самовольное принятие решения о переходе из одной флотилии в другую отца исключили из партии, что в те годы соответствовало приговору в любой серьезной карьере, но буквально через месяц-два в Калининграде его членство в партии было восстановлено. Это свидетельствовало не о какой-то исключительности отца, а о заинтересованности руководства флотилии в привлечении опытных китобоев-профессионалов.

Работу отца в китобойной флотилии «Алеут» я помню плохо. Могу лишь сказать, что в отличие от китобойцев отечественной постройки, для промысла китов в ней были задействованы переоборудованные американские сторожевые корабли. Они были немного меньше, менее мощными и менее быстрыми, но благодаря двум винтам — более маневренными. Промысел китов китобойная флотилия «Алеут» вела в северо-западной части Тихого океана. До ее появления добытых китов буксировали на береговые китобойные фабрики на Курильских островах.

Что же касается флотилии «Юрий Долгорукий», то ее становление, расцвет и падение прошли на моих глазах. Рассказы о промысле китов на протяжении многих лет я слышал не только от отца, но и «за круглым столом» от его друзей и коллег.

Китобойцы группами покидали Калининград во второй половине сентября и возвращались в конце мая. Промысел китов велся исключительно в Южном полушарии, обычно в полярных и субантарктических водах Атлантического, Тихого и Индийского океанов. В отдельные годы вслед за мигрирующими на север китами флотилия также поднималась на север и работала в субтропических и тропических водах. Неоднократно во время рейсов совершались кругосветные плавания вокруг Антарктиды.

Времена Моби Дика, когда на гребных вельботах китов добывали ручными гарпунами, давно ушли в прошлое. После изобретения в 1868 году норвежцем Свенном Фойном гарпунной пушки наступила новая эра в истории китобойного промысла. Промысел китов стал больше напоминать «бойню», а не борьбу равных соперников. Тем не менее это



был опасный труд. В одном из рейсов был загарпунен крупный кашалот. Пусковой линь, не выдержав нагрузки, лопнул, убив одного из лучших гарпунеров флотилии. Случалось, что раненные киты в агонии таранили китобойцев, повреждая гребные винты. Да и сама работа среди льдов в суровых районах Антарктики была тяжелой и требовала от китобоев самоотдачи и выдержки.

Гарпун вставляли в пушку с передней части ствола, с противоположной — гильзу с пороховым зарядом. Заряжать гарпунную пушку гарпунеру помогал его помощник, которого отбирали из физически крепких матросов. Вес гарпунов был различный, в зависимости от размеров китов, на которых велась охота. К передней части гарпуна привинчивалась граната, которая взрывалась после того, как гарпун вонзался в тело кита. Если одного выстрела было недостаточно, производился дополнительный. Затем кита подтаскивали к борту китобойца, накачивали воздухом, обеспечивая тем самым его плавучесть. В тушу кита вручную вонзали пику с флажком. В конце охоты флажки помогали отыскать китов, после чего их буксировали к китобазе. У поднятых по слипу на палубу китобазы китов извлекались гарпуны, причем иногда погнутые и непригодные для дальнейшего использования. Если одному китобойцу в течение дня удавалось добыть пару-тройку китов, это считалось хорошим итогом охоты.

После одного из рейсов отец принес домой фильм, снятый операторами калининградской телестудии. На экран он не вышел — цензура сочла слишком жестокими отснятые кадры: рядом с китобойцем багровое от крови море и загарпуненный синий кит.

Разделка кашалота на палубе «Юрия Долгорукого»

Среди гарпунеров флотилии были настоящие асы, способные сделать верный выстрел в тумане и сумерках — почти на звук, которые издавали киты во время выныривания. Прицельный выстрел производился с расстояния не более 50–100 м. Отец и сам неплохо стрелял из гарпунной пушки. Максимальный добытый им синий кит имел длину 28 метров.

Для более успешного промысла и поиска китов использовались вертолеты, которые размещались на китобазе. В безветренную, с хорошей видимостью погоду их использование было достаточно эффективным. В семейном архиве хранилась фотография с благодарственной надписью пилота вертолета, который был вынужден совершить рискованную аварийную посадку на китобоец отца, не оборудованный посадочной площадкой. На фотографии — погнутые лопасти вертолета, накренившееся судно.

Спрос на китовую продукцию был очень высок. Производство это практически безотходное и очень выгодное. В котлах китобазы из китового сала вытапливался жир, из мяса и костей варилась мука. Неприятный запах, который исходил от китобазы, чувствовался на большом расстоянии. Получали из китового сырья специфические продукты, например, из головных пазух кашалотов — лекарственный спермацет — эффективный препарат при ожогах и воспалениях. Так называемая амбра, используемая в парфюмерии, — нарост в кишечнике китов. Матросу-раздельщику за ее находку, если не ошибаюсь, выплачивалась премия 100 рублей — весьма

Китобойная флотилия «Юрий Долгорукий», оставившая заметный след в истории отечественного китобойного промысла, была одной из лучших в Советском Союзе. За время своего существования с 1960 по 1975 годы ею было совершено 18 промысловых экспедиций в Южное полушарие, добыто 58 тысяч китов 12 видов, среди которых преобладали кашалоты, горбатые киты, сейвалы и финвалы.







приличные деньги по тем временам. В качестве сувениров моряки китобазы привозили зубы кашалотов. Умельцы нередко вырезали из них различные поделки и украшения или наносили на них нехитрые рисунки со сценами промысла китов.

Труд китобоев был нелегкий, но и заработок был значительно выше, чем у рыбаков и моряков торгового флота. Бытовала шутка, в которой была доля истины, что после возвращения из рейса уважающий себя китобой заказывал три такси: для самого себя, для чемодана и перчаток. Китобой считались особой кастой среди моряков.

В течение длительного рейса запланированный заход для отдыха экипажа и «шопинга» предметами и товарами «загнивающего» капитализма был всего один. В первых рейсах суда флотилии «Юрий Долгорукий» на обратном пути обычно заходили в Гибралтар, в последних — на Канарские острова. Посещала флотилия Монтевидео, Амстердам. В увольнение на заморский берег, в соответствии с существовавшими в то время требованиями, китобой сходили группами, в белых рубашках и темных брюках. Назначался старший группы. Их узнавали «по походке».

Рыбаки старались не посещать порты одновременно с китобазами, поскольку в это время цены на товары и услуги заметно возрастали. Снабжение и продовольствие флотилии доставлялось транспортными судами и танкерами. С ними китобоям привозили письма и посылки от родных и близких, с ними же китобой отправляли письма своим семьям. Всего два-три письма за долгие

и однообразные месяцы рейса. Телефонной связи, разумеется, не было. Основная связь осуществлялась посредством азбуки Морзе.

Климатические условия в водах, окружающих Антарктиду, считаются одними из наиболее сложных для мореплавания, особенно южнее 50–60° ю.ш. Пониженное давление, плотная облачность, из-за которой неделями можно не видеть солнца, затяжные туманы и штормовые ветры,

периодически достигающие ураганной силы, обледенения. Промысел велся среди ледяных полей и айсбергов. От столкновения с льдинами китобойцы часто получали пробоины, которые заделывали силами экипажей и к которым привыкали.

Перед одним из рейсов, провозжая отца, в канатном трюме я увидел живых поросят, которых взяли в рейс для «украшения» праздничного новогоднего стола. Скусающие на переходе в Антарктику матросы развлекались тем, что красили поросят в разные цвета и даже пытались научить их ходить на задних лапках. Но на стол они так и не попали. В штормовую погоду в районе «ревущих сороковых» поросята выскочили на палубу и были смыты волной. О поросятах никто долго не сожалел, но когда за борт была смыта собачонка — любимица всей команды, это был настоящий траур. Моряки видели, как бедное животное, выбиваясь из сил, боролось за жизнь, пытались спасти, но все усилия оказались тщетными.

Возвращение китобойной флотилии в Калининград всегда было целым событием. Китобоев встречали с оркестром, на причале скапливались тысячи людей. От порта Балтийск до Калининградского рыбного китобойцы, в зависимости от занятого места, которое определялось количеством добытых китов и производственными показателями, шли по каналу в строго определенном порядке. На протяжении 3–4 часов перехода гремели оглушительные холостые выстрелы из китобойных пушек, которые были слышны на расстоянии в несколько километров. Это было впечатляющее зрелище. Китобаза оста-

валась в военной гавани Балтийска или на рейде. Ее большая осадка не позволяла пройти по каналу до Калининграда.

После возвращения флотилии немногочисленные калининградские рестораны гудели, как пчелиный рой. Встречать китобоев приезжали «веселые» девушки не только из Калининграда, но и из других городов. Отец не без иронии любил рассказывать, как известная всей стране и ныне здравствующая актриса «помогла» матросику с его судна за несколько дней избавиться от заработанных кровью и потом за весь рейс денег.

Летом китобаза «Юрий Долгорукий» уходила на ремонт в Кронштадт, где ее ставили в крейсерский док на военном судоремонтном заводе. С разделочной палубы сдирался пропитанный кровью и жиром китов деревянный настил и укладывались новые доски. Рабочие завода ждали прихода «Юрия Долгорукого» — наряды за выполненные работы на китобазах были повышенные и приносили неплохие деньги. После одного из рейсов отец на время ремонта замещал капитана-директора, и я вместе с ним жил на «Юрии Долгоруком» в Кронштадте. Запомнилась добротная, из натурального дерева мебель в салонах китобазы и каютах командного состава.

Самой простой добычей были гладкие, или правильные киты, а также горбатые и кашалоты. Они медлительны и непухливы и поэтому становились легкой добычей для китобоев. Финвалов, сейвалов и особенно синих китов, так называемых полосатиков, добывать было сложнее. Несмотря на высокую скорость китобойцев, им нередко удавалось уйти от преследования. Тем не менее за время китобойного промысла в Южном полушарии поголовье синих китов, самых крупных животных, когда-либо населявших нашу планету, было практически полностью истреблено.

По мере падения численности китов осуществлялся запрет на добычу отдельных видов: вначале южных гладких, а затем остальных. В последние годы работы флотилии промысел базировался на добыче малых полосатиков, или минке. Запрещалось отстреливать самок с детенышами. Увы, эти правила далеко не всегда неукоснительно выполнялись. Нарушений, на которые закрывали глаза ради выполнения плана и социальных обязательств, было предостаточно. Это отдельная тема, на которую нужно смотреть не с позиций сегодняшнего дня, а исходя из экономического положения нашей стра-

ны, зажатой в тиски вражескими западными государствами, желавшими уничтожить «империю зла». Китобойный промысел был важной составной частью экономики СССР.

В зарубежных изданиях нередко можно встретить упреки в адрес советских китобоев. Так, в действительно замечательной книге — определителе морских млекопитающих «Guide to marine mammals of the world» (National Audubon Society, USA, 2002) сказано, что большинство горбатых китов были истреблены советскими китобоями, и около 10 000 синих китов-пигмеев (подвид синего кита длиной более 20 м, обитающий в северной части Индийского океана) были также нелегально добыты советскими китобоями. Если принять во внимание всю историю китобойного промысла и районы, в которых советские китобойи вели промысел, то это утверждение представляется спорным. К началу работы советских китобойных флотилий в Южном океане поголовье многих видов китов уже было подорвано, катастрофически снизилась численность гладких китов.

Японцы добывали китов успешнее советских китобоев. На японских судах уже в те годы устанавливались гидролокаторы кругового обзора, позволявшие отслеживать перемещение кита под водой во время занывивания и подводить китобоец точно к месту, где кит должен был появиться на поверхности моря для вдоха.

Никто не отрицает «вклад» советских ки-

тобоев в катастрофическое уменьшение поголовья китов, но существует ли достоверная статистика, которой можно было бы доверять и в которой четко было бы прописано, сколько китов и морского зверя было добыто аме-риканцами, норвежцами и особенно японцами? И почему прекратила существование норвежская береговая фабрика по разделке китов на о.Южная Георгия? Разумеется, не из жалости к китам, а вследствие уменьшения их численности и нерентабельности промысла. Ни для кого не секрет, что берега многих антарктических островов были усыпаны костями морского зверя — свидетельство успешной работы американских и прочих зарубежных компаний. И, наконец, даже в наше время некоторые страны продолжают китобойный промысел.

Сегодня все это уже не столь важно, гораздо актуальнее не допустить повторения масштабного китобойного промысла. Популяция подавляющего большинства видов китов далека от своей первоначальной численности. Мне посчастливилось побывать в серии морских антарктических экспедиций, но я ни разу не видел синих китов, крайне редко гладких, а вот встречи с кашалотами и «истребленными» советскими китобоями горбатыми китами происходили периодически.

К чести нашей страны, во всех рейсах на борту китобазы «Юрий Долгорукий» и китобойцах работала научная группа, выполнявшая программы по изучению биологии китов

и их распределению в океане. С китобойных судов и вертолетов проводилось мечение китов, что явилось существенным вкладом в изучение их миграций. На каждого кита оформлялся «китовый паспорт». Все собранные материалы доставлялись в лабораторию морских млекопитающих Атлантического научно-исследовательского института рыбного хозяйства и океанографии (АтлантНИРО), где отработывались методики определения возраста китов, изучалось питание, распределение, состояние запасов отдельных популяций усатых и зубатых китов. Повторить эти исследования сегодня просто невозможно. Гордостью научной экспозиции АтлантНИРО является уникальный экспонат — сросшиеся эмбрионы — сиамские близнецы горбатого кита, добытые во время одной из промысловых экспедиций. Скелет крупного самца кашалота, привезенного китобоями флотилии, украшает один из центральных павильонов калининградского Музея Мирового океана.

Можно по-разному относиться к китобойному промыслу: называть его варварством или оправдывать прибылью, которую приносила китобойная отрасль нашей стране в соответствии с заведомо ложным тезисом о неисчерпаемости ресурсов океана. В любом случае эта была яркая страница в истории отечественного промыслового флота, в которой участвовали мужественные люди — наши соотечественники — и о которой сегодня постепенно начинают забывать.

После объявления моратория на промысел китов во второй половине 70-х годов китобойная флотилия «Юрий Долгорукий» прекратила свое существование и была реформирована. К сожалению, ни один из китобойцев флотилии не сохранился до наших дней в качестве музейного экспоната. Часть судов пошла на слом, некоторые были переоборудованы в спасательные суда-буксиры, несколько переданы дружественным африканским странам, где их пытались использовать в качестве судов береговой охраны. Китобаза «Юрий Долгорукий» была продана по цене металлолома Индии, где ее порезали «на иголки».

Так закончилась история грузопассажирского немецкого судна «Гамбург» — советской китобазы «Юрий Долгорукий» и ее китобойцев. ❀

*Груды китового мяса на разделочной палубе*

