



ДВМП: РЕЙС ДЛИНОЮ В 125 ЛЕТ

**FESCO**

FESCO: 125-YEAR LONG VOYAGE

Владивосток  
2005

Редакционная коллегия:  
Е. Н. Амбросов (председатель)  
В. И. Абоносимов  
В. О. Адамович (художник)  
Т. А. Баранова  
Д. В. Милютин  
А. А. Михайлов  
В. А. Олсуфьев  
А. В. Островский

Использованы фотоснимки  
из музея и архива ОАО "ДВМП",  
а также из личных архивов  
работников и ветеранов ОАО  
"ДВМП"

ISBN

© ОАО "ДВМП", 2005



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

3

# Содержание Content

|  |     |
|--|-----|
| ВСТУПЛЕНИЕ<br>INTRODUCTION .....   | 5   |
| ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. ИСТОРИЯ В СУДЬБАХ<br>PART ONE. HISTORY IN FATE .....           | 16  |
| ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТ<br>VOLUNTARY FLEET ("DOBROFLOT") .....                     | 18  |
| НА ДОРОГАХ ВОЙНЫ<br>ON THE ROADS OF WAR .....                                | 32  |
| СИГНАЛ БЕДСТВИЯ<br>A DISTRESS SIGNAL .....                                   | 44  |
| Я БЫ СНОВА ВЫБРАЛ МОРЕ<br>I WOULD CHOOSE THE SEA AGAIN .....                 | 54  |
| ВО ЛЬДАХ – БЕЗ ЛЕДОКОЛА<br>ICEBOUND – WITHOUT ICEBREAKER .....               | 62  |
| ТРАГЕДИЯ В КАМФЕ<br>TRAGEDY IN CAM PHA .....                                 | 72  |
| ГЛАВНОЕ В ЖИЗНИ – ЭТО НАШЕ ДЕЛО<br>OUR BUSINESS IS OUR LIFE .....            | 78  |
| ВСЕ ОНИ ПОГИБЛИ. ВСЕ...<br>ALL OF THEM LOST THEIR LIVES. ALL OF THEM... ..   | 82  |
| НАД НАМИ ЮЖНЫЙ КРЕСТ<br>SOUTHERN CROSS ABOVE US .....                        | 88  |
| 40 ЛЕТ В АРКТИКЕ<br>40 YEARS IN ARCTIC AREA .....                            | 96  |
| ЖИЗНЬ И СМЕРТЬ ВАЛЕНТИНА БЯНКИНА<br>LIFE AND DEATH OF VALENTIN BYANKIN ..... | 112 |
| НА МОРЕ ТРЕТЬЕГО НЕ ДАНО<br>TERTIUM NON DATUR ON THE SEA .....               | 122 |
| ЧАСТЬ ВТОРАЯ. СЕГОДНЯ И ЗАВТРА<br>PART TWO. TODAY AND TOMORROW .....         | 134 |
| ПЕРЕШАГНУВ СТОЛЕТНИЙ РУБЕЖ<br>OVER HUNDRED YEARS .....                       | 136 |
| ЭПОХА ПЕРЕМЕН<br>TIME OF CHANGES .....                                       | 152 |
| НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ<br>NEW HORIZONS .....  | 170 |
| ЛИНЕЙНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ<br>LINER PROSPECTS .....                                | 184 |
| РУССКАЯ ТРОЙКА<br>RUSSIAN TROYKA .....                                       | 202 |
| ЛЕДОКОЛЫ НА ВСЕ ВРЕМЕНА<br>ICEBREAKERS OF ALL TIMES .....                    | 210 |
| БЕЗОПАСНОСТЬ И КАЧЕСТВО<br>SAFETY AND QUALITY .....                          | 220 |
| КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ<br>STAFF DECIDE EVERYTHING .....                            | 232 |
| ВЗГЛЯД ЧЕРЕЗ ОБЪЕКТИВ FESCO<br>VIEW THROUGH FESCO OBJECTIVE .....            | 242 |
| ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ. РЕЕСТР СУДОВ<br>PART THREE. REGISTER OF VESSELS .....          | 250 |







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

5

## ВСТУПЛЕНИЕ

История Дальневосточного морского пароходства ведется от первого рейса принадлежавшей компании "Доброфлот" парохода "Москва" из Одессы во Владивосток в апреле 1880 года. Через десяток морей и два океана пошли следом за ним пароходы, чтобы связать воедино европейскую часть России с ее далекой окраиной. Было это почти за четверть века до открытия Транссибирской железной дороги. Сегодня такую задачу называли бы геополитической.

Стремительно войдя на Дальний Восток, "Доброфлот" начал неуклонно расширять географию своей деятельности. Дикие берега и медвежьи углы отдаленного региона стали оглашаться ревом пароходных сирен. Если римская империя держалась на дорогах сухопутных (которые и стали одним из ее символов), то Дальний Восток немислим без дорог морских. В конце XIX века это дало основание великому русскому писателю А. П. Чехову, побывавшему на Сахалине, писать о том, что "Доброфлот" принес сюда цивилизацию. И эта миссия оказалась не менее важной, чем транспортная.

Уже за первые несколько десятилетий своего существования компания сумела решить целый ряд задач, равновеликих и по своему значению, и по сложности осуществления. Наряду с установлением прочной транспортной связи между европейской Россией и ее тихоокеанским побережьем началось выполнение регулярных рейсов между за-

## INTRODUCTION

The history of the Far-Eastern Shipping Company (FESCO) begins with the first voyage of the steamship "Moskva", owned by "Dobroflot", from Odessa to Vladivostok in April 1880, a quarter of a century before opening the Trans-Siberian Railway. More steamships followed "Moskva" through ten seas and two oceans linking together the European part of Russia with its distant outskirts. In today's terms, this would be called a geopolitical task.

Having swiftly entered the waters of Far East, "Dobroflot" began to steadily expand the geography of its activity. The roar of steamer sirens filled wild coasts and the bear coves of the distant region. If the Roman Empire was held on land roads, which is still one of its symbols, the Far East was unthinkable without the sea routes. At the end of the 19th century this gave base to great Russian writer A.P. Chekhov, who visited Sakhalin, to write about the fact that "Dobroflot" brought civilization to this place. This mission turned out to be as important as establishing the country's transportation system.

For the first several decades of its existence, the company was able to resolve a whole series of important tasks equally significant and complex. Along with the establishment of strong transportation connection between European Russia and its Pacific coast it started to make regular voyages between newly established ports of the Russian Far East and ports of the neighboring countries having Japan and China being the first.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

6

Контейнеровоз "Капитан Конеv"  
Container carrier "Kapitan KONEV"





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

7

**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

## 8

The history of the company is inseparably linked with the formation of the Russian statehood in the Far East. It has been affected by all the severe trials that the country has undergone in the first half of the 20th century. Russian-Japanese war, the blockade of the Russian Far-Eastern ports, turbulence of the Civil War practically led to the complete destruction of the commercial fleet in the region. The vigorous restoration of the national economy followed by the even more ruthless event – World War II.

In the center of Vladivostok, the following words are etched in the Seamen of Commercial Fleet Memorial: "When Motherland is under threat, commercial fleet becomes navy". So it did – in all the oceans of the planet. In the Pacific, deliveries of the land-lease cargo were interrupted by enemy bombs or torpedoes, and in the Atlantic, FESCO steamships and ice-breakers participated in legendary PQ convoys. This includes the sadly known convoy PQ-17, where the Far-Eastern ships "Donbass" and "Azerbaydjan", while covered with wounds and damage, not only saved the allies, but also reached the port of destination with cargo on board so necessary for the country at war.

During times of peace, commercial sea transport stayed on the leading edge fulfilling strategic objectives and, as recent history demonstrates, so did this company. During the 1960s, at the height of the Caribbean crisis, the Vladivostok registered vessels delivered cargoes to Cuba and then, ten years later, bridged Vladivostok with Vietnamese ports while continuing uninterrupted operations.

The 1970s were critical in the development of this shipping company in many respects. The role of FESCO in international shipments within Asian-Pacific region has sharply increased. The company made first and rather successful steps in linear business, started development of container service while at the same time began building the company's own agency network which today has reached global scale. In those years, the shipping company was an immense structure that in addition to 250 units of fleet, included four ship repair plants and more than ten ports located in the great territory – from Posyet in the south of Primorsky region and all the way north to polar Pevek. The company's total

рождающимися портами российского Дальнего Востока и портами сопредельных государств, в первую очередь – Японии и Китая.

История компании неразрывно связана со становлением российской государственности на Дальнем Востоке. А значит, и со всеми жестокими испытаниями, через которые проходила страна в первой половине XX века: русско-японская война, блокада российских дальневосточных портов, гражданская война, приведшая практически к полному уничтожению торгового флота в регионе; энергичное восстановление народного хозяйства и следом – еще более жестокая вторая мировая война.

...В центре Владивостока на памятнике морякам торгового флота высечены слова: "Когда опасность Родине грозит, торговый флот становится военным". Так оно и было – на всех океанах планеты. И на Тихом, где перевозки ленд-лизских грузов порой обрывались вражеской бомбой или торпедой; и в Атлантике, где пароходы и ледоколы ДВМП участвовали в легендарных конвоях PQ, в том числе и в печально известном конвое PQ-17, когда дальневосточники "Донбасс" и "Азербайджан", сами израненные, не только спасли союзников, но и дошли до порта назначения со столь нужными для воюющей страны грузами на борту.

И в мирное время морской транспорт не раз оказывался на острие выполнения стратегических задач. И это было в истории пароходства, когда в начале 60-х, в разгар Карибского кризиса, теплоходы ДВМП доставляли грузы на Кубу, и десятью годами позже, когда в течение длительного времени безотказно и непрерывно действовал транспортный мост, соединяющий Владивосток с портами Вьетнама.

В 70-е годы XX века резко активизировалась роль Дальневосточного морского пароходства в международных перевозках в Азиатско-Тихоокеанском регионе, началось освоение контейнерного сервиса и создание собственной агентской сети, которую сегодня можно назвать глобальной.

В те годы пароходство представляло собой грандиозную структуру, включавшую в себя помимо 250 единиц флота четыре судоремонтных завода и более десятка портов, разбросанных по огромной территории – от Посыета на юге Примор-







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

9

ского края до заполярного Певека. По кадровой службе предприятия числилось 70 тысяч человек, в том числе более 20 тысяч – плавсостава.

Для Дальнего Востока в течение многих десятилетий пароходство было регионообразующим. Такой огромной машиной непросто было руководить, заставлять ее жить в едином ритме. Тем не менее пароходским управленцам удавалось не только идти в ногу со временем, но и принимать опережающие время, неординарные решения. Формировался тот дух командной сыгранности, умения находить нестандартные подходы к преодолению возникающих проблем, мобилизации коллектива на решение поставленных задач, который в полной мере сохраняется в компании и сегодня.

Пройдя вместе со всей страной в начале 90-х годов коренную перестройку, компания сменила тип собственности, став из государственного предприятия открытым акционерным обществом.

Изменилось многое. "Отпочковались" и стали самостоятельными предприятиями порты и судоремонтные заводы. Произошло резкое сокращение количественного состава флота (в первую очередь, за счет списания старых судов), при одновременном улучшении его качественных параметров и увеличении размеров судов. Уменьшилась численность персонала. Оптимизирована социальная инфраструктура, прежде представлявшая собой довольно сложное, многоступенчатое образование.

Главное же изменение состояло в том, что из гигантского, диверсифицированного предприятия пароходство превратилось в чисто судоходную, транспортную компанию.

Но какие бы головомозжающие перемены ни происходили, основные принципы остаются неизменными. Как бы ни обновлялся флот и какие бы новинки ни применялись в технологиях доставки грузов, какими бы ни были формы собственности и взаимоотношения с государством и партнерами по бизнесу, неизменным остается первостепенное внимание к главному капиталу пароходства – его людям.

Многие из тех, кто работал и работает в Дальневосточном морском пароходстве, гордятся этим. С не меньшим основанием пароходство гордится своими кадрами. Почетные граждане Владивостока – такие, как прошедший путь от матроса до первого гене-

personnel of more than 70,000 people included more than 20,000 of ship personnel.

For many decades the shipping company was, if it is possible to say so, a region-forming enterprise for the Far East. It was not easy to manage such a bulky structure and ensure smooth and rhythmic operations. Nevertheless, not only did managers keep abreast of times, but also made unordinary, forward-looking decisions. The spirit of teamwork, the ability to search for non-standard approaches to overcome arising issues, and mobilization of the staff in respect to the issues at hand continues to be emphasized at the company today.

Moving on to the beginning of 1990s, the time of radical reconstruction, along with the entire country, the company has changed the type of ownership and turned from a state-owned enterprise to an open joint-stock company, known today as FESCO PLC. Many things have changed – ports and ship repair plants spun off and became independent enterprises. The fleet was sharply reduced due to decommissioning of old ships while simultaneously improving its qualitative parameters and tonnage growth. The number of staff was also reduced at the same time. Company's former social infrastructure, complex and multi-level formation, was streamlined. The main change, however, consisted in the fact that the gigantic diversified enterprise, performing functions not typical to it for various indices, FESCO had converted to a purely shipping and transportation company. The basic prospects for further development of FESCO are seen in this line of activity today.

Despite the head-spinning changes throughout the company's life, the basic principles of eternal values remain constant. No matter how the fleet was updated or what novelties were adopted in technologies of cargo delivery, irrespective of the forms of ownership and interrelation with the state and business partners, the primary attention to the main capital of the shipping company and its personnel remains unchanged. Many of those who have retired or are currently employed by FESCO are proud of the company's values and the company has every reason to be proud of its staff. Honorary citizens of Vladivostok like Victor Miskov have traveled for half a century during his employment





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

Контейнеровоз "FESCO Voyager"  
в порту Восточный  
Container carrier "FESCO Voyager"  
at Vostochnyi port

FESCO  
125 years strong

10

CS

VI





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

11



FESCO VOYAGER

IMO 9168245

**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

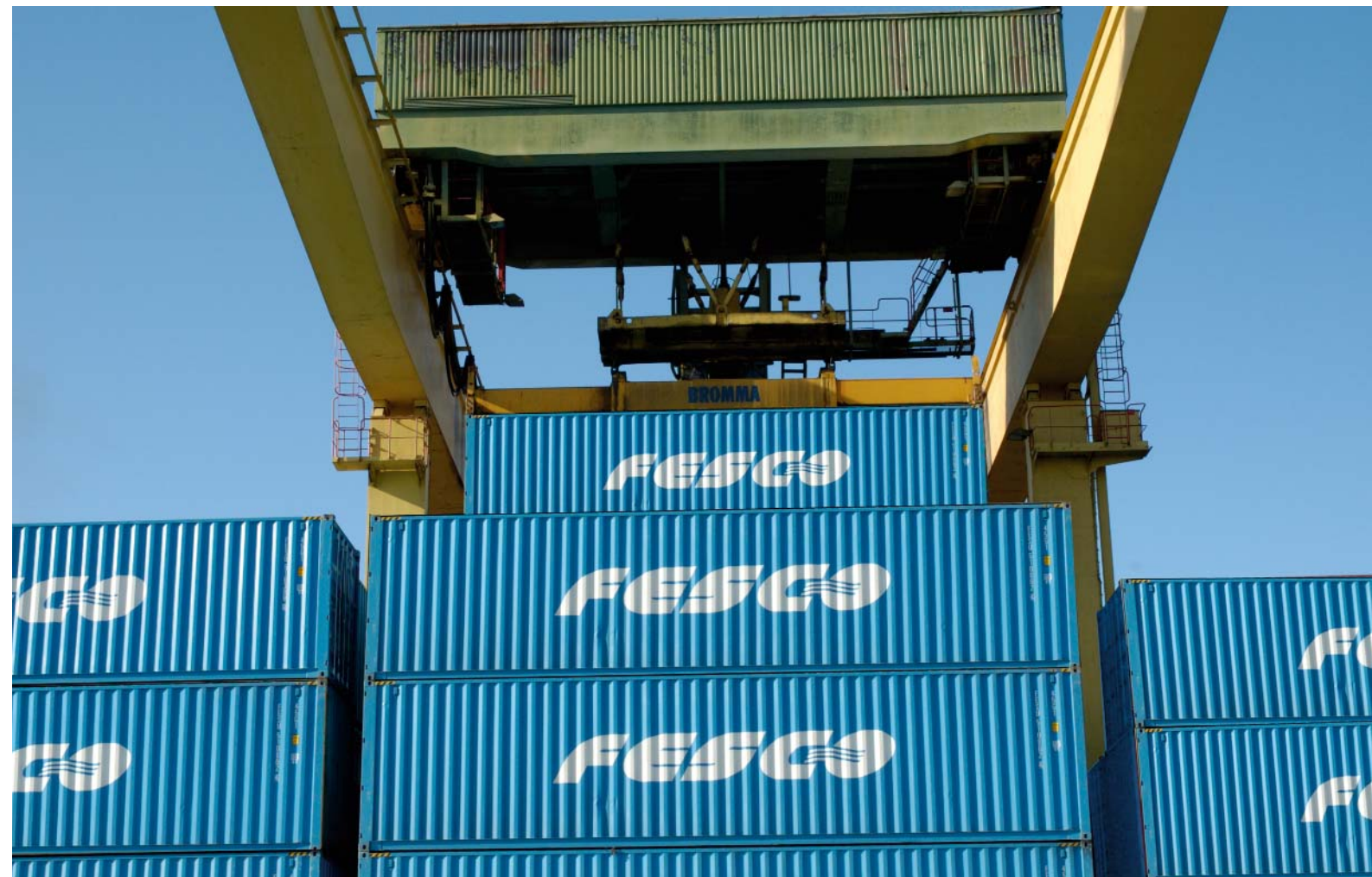
FESCO  
125 years strong

12

with FESCO all the way from a sailor up to First General Director of the joint-stock company. The world's first woman-captain, Anna Schetinina, became a living legend. Heroes of the Soviet Union and Socialist Labor, holders of many awards, including foreign ones, laureates of State Prizes – the simple enumeration of the surnames of these people would require many pages to list. Those dynasties, whose combined marine service exceeds the age of the shipping company, are unique masters of Arctic ice navigation. Captains, navigation officers, engineers, radio operators, engine mechanics, the representatives of the deck crew, and attending personnel

*FESCO – бренд, известный всему миру  
FESCO is a well-known brand  
all over the world*

рального директора акционерного общества Виктор Михайлович Миськов и при жизни ставшая легендой первая в мире женщина-капитан Анна Ивановна Щетинина; Герои Советского Союза и Социалистического Труда, кавалеры многих, в том числе и зарубежных наград, лауреаты Государственной премии – простое перечисление фамилий этих людей потребовало бы многих и многих книжных страниц. Династии, чей совокупный моряцкий стаж превышает возраст пароходства, уникальные мастера арктического, ледового плавания, капитаны, штурманы, механики, радиооператоры, мотористы, представители палубной команды и обслуживающего персонала – это тот самый золотой фонд, который является главной ценностью предприятия. С не меньшим основанием те же слова можно сказать и об управленцах пароходства, прошедших штучный отбор опытней-



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

13

ших менеджерах, работающих во Владивостоке и Москве, в Австралии и США, Канаде и Новой Зеландии, Китае и Сингапуре; это их высочайший профессионализм и опыт вкупе с умением работать в команде позволяет ОАО "ДВМП" занимать серьезные позиции на рынке морских перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе, да и не только здесь.

В настоящее время пароходство является международным транспортным холдингом и частью международного рынка, в составе пароходства появились собственные зарубежные структуры. Граждане иностранных государств, работающие в этих компаниях, по праву считают себя частью компании и ее бизнеса. Имя "FESCO", под которым компания известна за рубежом, стало довольно популярным на морском рынке, это имя означает знак качества и надежности среди клиентуры и уваже-

represent the gold reserves, which rightfully is the main value of the enterprise. With good reason the same words can be spoken about managers of the shipping company, the individually chosen, highly-skilled ones who now work in Vladivostok and Moscow, Australia and United States, Canada and New Zealand, China and Singapore. Their highest level of professionalism and experience, regardless of geography, and their ability to work as a team permit FESCO to occupy serious positions in the market of sea transportation in the Asian-Pacific Ocean region and other areas.

At present the shipping company is an international transport holding and is part of the international market with its own foreign structures. Citizens of foreign states employed by the company rightfully consider themselves a part of the company





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

14

and its business. The name "FESCO", for which the company is known abroad, became sufficiently popular on the sea market and is recognized as a maritime power. It indicates the mark of quality and reliability among clientele and respect for the Russian flag borne on our vessels through all seas and oceans.

In the past, shareholders of FESCO were, besides the state, various persons and organizations. However, the company has received a powerful developmental impetus in recent years when "Industrial

ние к российскому флагу, который несут наши суда через все моря и океаны, и признание России как морской державы.

В разное время акционерами ОАО "ДВМП" являлись помимо государства различные люди и организации, однако наибольший импульс развития компания получила в последние несколько лет, после того как основным акционером пароходства стала группа "Промышленные инвесторы". Компания получила стабильность, поддержку всей структуры группы, ре-

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1639.** 1 октября Иван Москвитин с двадцатью казаками начал свое первое плавание по Охотскому морю. С этой даты берет свое начало русское тихоокеанское мореплавание.

**1643.** Казаки отряда Михаила Садухина и Дмитрия Зыряна достигли реки Колымы и построили три зимовья. Началось полярное судоходство с Лены в Колыму.

**1644-1645.** Письменный голова Василий Поярков вышел с отрядом по Амуру к Охотскому морю и совершил первое плавание к устью реки Ульи.

**1647.** Отряд Семена Шелковникова в устье реки Охоты заложил Охотский острожек.

**1648.** Отряд Семена Дежнева и Федота Попова обогнул морем Чукотский полуостров, открыв, что Азия отделена от Америки проливом.

**1697.** Владимир Атласов с отрядом 120 человек первым из русских проник на Камчатку и заложил здесь Верхне-Камчатский острог.

**1711.** Даниил Анциферов и Иван Козыревский с отрядом казаков открыли Курильские острова.

**1713.** Семен Анабара и Иван Быков открыли Шантарские острова.

**1714-1716.** По указанию Петра I в Охотске начато отечественное кораблестроение.

**1719.** Иван Евреинов и Федор Лужин, молодые геодезисты-навигаторы, были отправлены Петром I на Дальний Восток с задачей "дойти до Камчатки и далее, куда нам указано, и описать тамошние места, где сошлась ль Америка с Азией". Это была первая русская научная морская экспедиция, результатом которой стала первая научно обоснованная карта Курильских островов и Камчатки, впервые были произведены астрономические определения широт целого ряда пунктов.

*From history of Russian navigation  
at the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1639.** On October 1st Ivan Moskvitin and twenty Cossacks started a maiden voyage along the Sea of Okhotsk. Russian Pacific navigation originates from this date.

**1643.** Cossacks from the detachment of Mikhail Saduhin and Dmitry Zyryan reached the Kolyma River and built three winter huts there. Polar navigation from the Lena to the Kolyma has begun.

**1644-1645.** Clerical head Vasily Poyarkov and his detachment started their way along the Amur to the Sea of Okhotsk and made the maiden voyage to the mouth of the Ulya River.

**1647.** Detachment of Semen Shelkovnikov laid Okhotsky stockade in the mouth of the Okhota River.

**1648.** Detachment of Semen Dezhnev and Fedot Popov rounded the Chukotski Peninsula by sea having discovered that Asia is separated from the United States by a strait.

**1697.** Vladimir Atlasov, with a detachment consisting of 120 persons, was the first from the Russians who penetrated to Kamchatka and laid Verkhne-Kamchatsky stockade there.

**1711.** Daniil Antsiferov and Ivan Kozyrevsky with a detachment of Cossacks discovered the Kurile Islands.

**1713.** Semen Anabara and Ivan Bykov discovered the Shantarskie Islands.

**1714-1716.** In accordance with the instructions made by Peter I Russian shipbuilding started in the city of Okhotsk.

**1719.** Young geodesists navigators Ivan Evreinov and Fedor Luzhin were sent by Peter I with the task "to reach Kamchatka and go farther, than we were instructed to go and to describe those places where America and Asia met or did not meet". It was the first Russian scientific marine expedition, which resulted in the first scientifically grounded chart of the Kurile Islands and Kamchatka, as well as the first astronomical determination for many latitudes.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

15

альное развитие и движение вперед, существенно выросли ее капитализация и доходность.

Имея за плечами богатейшую и славную историю, Дальневосточное морское пароходство строит свое будущее. Есть четко обозначенные рубежи, ясна стратегия на ближайшие годы и перспективу. В соответствии с утвержденным акционерами генеральным планом развития компании идет активное обновление флота, сделаны значительные инвестиции для участия в сахалинских нефтегазовых проектах, компания распространяет сферу влияния в смежные виды транспорта, смело и результативно начинает действовать железнодорожная компания "Русская тройка" – уникальное совместное предприятие, созданное на паритетных началах ОАО "Дальневосточное морское пароходство" и ОАО "Российские железные дороги".

Читайте об этом в книге, которая перед вами. Она не претендует на энциклопедичность – границы юбилейного издания просто не позволяют рассказать обо всем и обо всех. Такой цели и не ставилось, тем более что из книг и альбомов, выпущенных за минувшие годы работниками Дальневосточного морского пароходства, можно составить весьма приличную библиотеку.

А этот рассказ – о компании-юбиляре, которая век с четвертью гордо несет флаг Отечества по всем морям и океанам планеты.

В путь, читатель!

*Генеральный директор ОАО "ДВМП"*

*Евгений АМБРОСОВ*

"Investors" became the main FESCO shareholder. The company has gained stability and support for the entire structure of the group and its development and advancement, along with capitalization, have profitability grown.

Having a rich and glorious history, the company now is looking ahead. The strategy for the next several years has been set, boundaries defined, and prospects made clear. In accordance with the company's general development plan approved by shareholders, the fleet is currently being updated and increased. Significant investments for the participation in the Sakhalin oil-and-gas shelf projects have been made. The company is extending its sphere of influence into adjacent types of transportation as well as its sea transport routes inland. The railroad company "Russian Troyka", a unique joint venture, has been established on a parity basis for FESCO and the Russian Railways, starts its active and effective operation.

Read on about these events in the book before you. While the books and albums published in previous years by personnel at FESCO may comprise a separate and rather substantial library, this anniversary edition was not meant to become an encyclopedia. The boundaries of this edition simply do not make it possible tell everyone's stories and events.

This is a story about the company celebrating its anniversary which for a century and a quarter proudly bares the flag of Russia on all the seas and oceans of the planet.

Dear reader,  
Let the journey begin.

*President of FESCO  
Evgeny AMBROSOV*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

16

## PART ONE

# HISTORY IN FATE

History is always about events and people even when inexorable time moves on and leaves them further and further behind.

The history of FESCO appears not only as a chronicle of events and dates but also as a glance at ourselves from the pages of autobiographical notes and live voices of contemporaries, those people who interwove their own destinies with the life of the shipping company. People who became its integral part and have entered in this biography happy and tragic pages of everyday life and drama.







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

17

## ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

# ИСТОРИЯ В СУДЬБАХ

История – это всегда события и люди. Даже когда неумолимое время отодвигает их все дальше и дальше.

Поэтому и история Дальневосточного морского пароходства предстает сегодня не только хроникой событий и дат, но смотрит на нас как бы изнутри – страницами автобиографических записок и живыми голосами современников, тех, кто собственную судьбу переплел с жизнью пароходства, сделался неотъемлемой его частью, его биографией, вписав в эту биографию свои страницы – счастливые и трагические, будничные и полные драматизма.

FESCO



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

18

# ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТ VOLUNTARY FLEET ("DOVROFLOT")

**Дмитрий ЛУХМАНОВ**  
By **Dmitriy LUKHMANOV**

*Из книги Д.А. Лухманова  
"Соленый ветер", 1958 год.*

Дмитрий Афанасьевич Лухманов  
(1867-1947) – капитан дальнего плавания,  
64 года отдавший морю.

*Пароход "Москва"-1, художник В. Шиляев  
Steamer "Moskva"-1, artist V. Shilyaev*



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

19

Знамя Доброфлота  
The Dobroflot flag



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

20



The San Stefanskii peace treaty of 1878 aggravated the relations between Russia and England. Russia had to prepare for war which was to take place mainly at sea. The most vulnerable places for England were its colonies scattered across the world and its sea trade without which the country would lose its significant power. The best weapon for inflicting the greatest impact to the enemy's sea trade at the time were the high-speed cruisers.

In the circle of those, who close to the tsarist court, decided to declare an All-Russian drive for donations to sponsor the acquisition of several large steamships from abroad. During

В годы первой мировой войны я был морским агентом Добровольного флота в Южной Японии и жил с семьей в Нагасаки. Там меня и застал 1917 год.

Вспоминая сейчас то время, я испытываю ни с чем не сравнимое чувство радости и благодарю судьбу за то, что она дала мне возможность принять участие в борьбе за спасение судов дальневосточного Добровольного флота.

Стоит рассказать читателям историю этого своеобразного морского учреждения.

Сан-Стефанский мирный договор 1878 года сильно обострил отношения России с Англией. Надо было готовиться ко второй войне, к войне по преимуществу морской.

Самыми уязвимыми местами Англии были ее разбросанные по всему свету колонии и ее морская торговля, без которых она скатилась бы к положению третьестепенной державы. Оружием для нанесения наиболее чувствительных ударов морской торговле врага считались в то время легкие быстроходные крейсера.

В кружке лиц, близко стоявших к царскому двору, возникла мысль объявить всероссийскую подписку на пожертвования для приобретения за границей нескольких больших пароходов, которые легко можно было бы переделать в крейсера. Возник комитет Добровольного флота.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

21



Комитет по устройству  
Доброфлота  
Establishment committee of  
Dobroflot



Пароход "Москва"-1, 1880 г.  
Steamer "Moskva"-1, 1880

Пароход "Россия", 1880 г.  
Steamer "Russia", 1880

Контора Доброфлота во  
Владивостоке, 1916 г.  
The Dobroflot office in  
Vladivostok, 1916



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

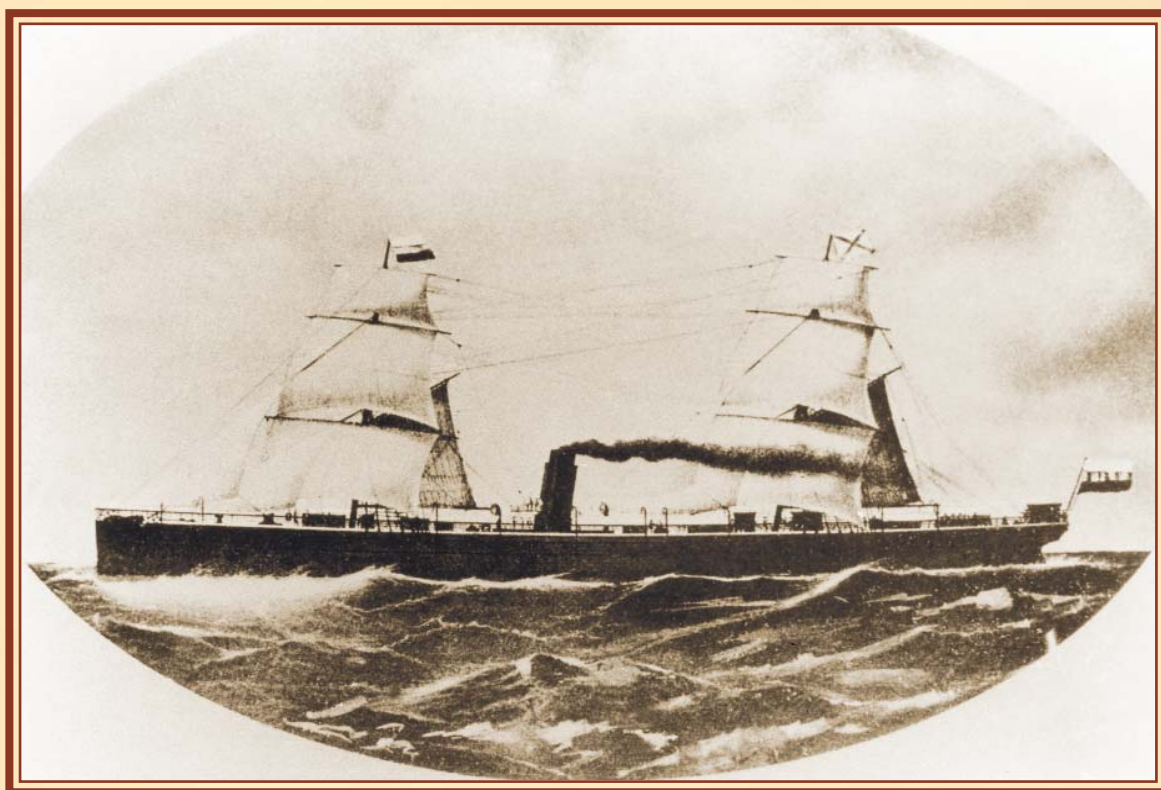
FESCO  
125 years strong

22



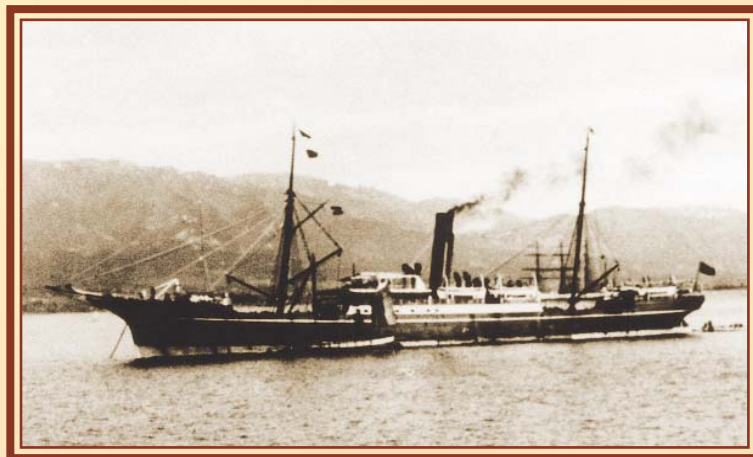
На собранные деньги комитет в мае 1878 года приобрел в Германии три быстроходных океанских парохода, названные: "Москва", "Петербург" и "Россия". Скоро к ним присоединился четвертый – "Нижний Новгород". Так возник Добровольный флот. Задачей его было в мирное время поддерживать регулярное почтово-пассажирское сообщение между Одессой и Владивостоком и перевозить на Дальний Восток срочные, главным образом военные грузы. На обратных рейсах с Дальнего Востока корабли заходили в китайские порты и грузились чаем для России.

В военное время суда должны были превратиться в крейсера и вредить неприятельской морской торговле. Добровольный флот подчинялся военно-морскому министерству. Его состав состоял



Пароход "Петербург"-1  
Steamer "Peterburg"-1

Пароход "Индиگیرка"  
Steamer "Indigirka"



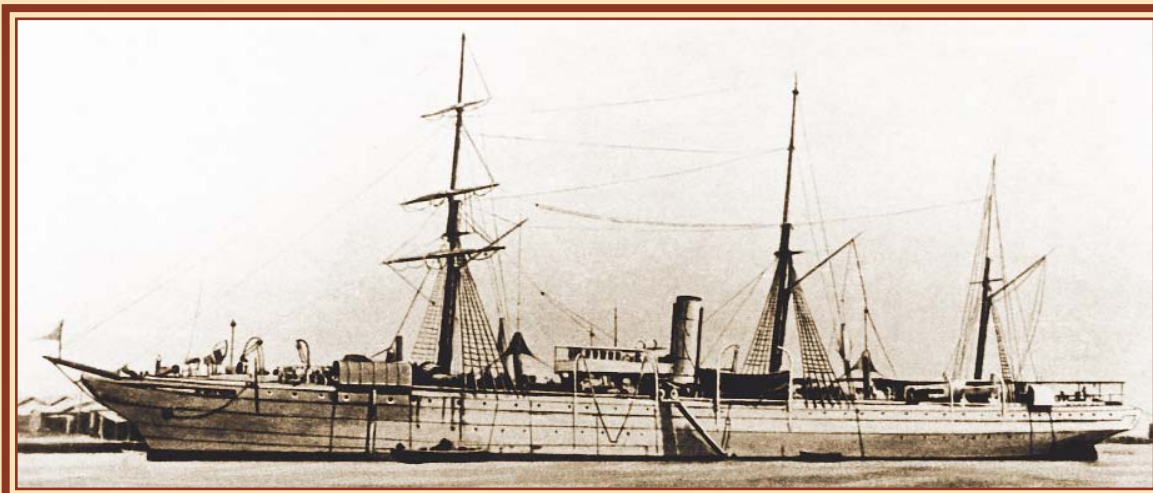
**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

23



Пароход "Нижний Новгород"-1  
Steamer "Nizhni Novgorod"-1

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1725.** Из Петербурга в Охотск отправляется так называемая Первая Камчатская экспедиция. Возглавляет ее служивший в русском флоте выходец из Дании капитан Витус Беринг, помощниками его были лейтенанты М. П. Шпанберг и А. И. Чириков. Из Охотска, куда прибыли только в июле 1727 г., В. Беринг и его спутники перебрались в Нижне-Камчатск, где построили себе палубный бот "Св. Гавриил". На этом боте В. Беринг совершил свое плавание вдоль Камчатских берегов на север, открыл остров Св. Лаврентия и вошел в пролив между Азией и Америкой.

**1740.** На Камчатке в Авачинской губе заложен порт Петропавловск.

**1741.** Витус Беринг и Алексей Чириков на судах "Св. Петр" и "Св. Павел" достигли Американского материка.

**1744.** В Охотске установлен первый на Дальнем Востоке маяк. В это же время здесь создается первая лоцманская служба, имевшая свой бот и установившая ограждения у входа в порт. В конце 40-х по настоянию сибирского генерал-губернатора, бывшего моряка В. А. Мятлева Охотская народная школа была реорганизована в навигационную морскую школу.

**1776.** Курский купец Г. И. Шелихов построил на Камчатке судно "Св. Павел" водоизмещением 100 тонн и занялся пушным промыслом. Через несколько лет вместе с братьями Голиковыми он образует промысловую компанию, которая построила в Охотске собственную верфь. Здесь были заложены галиоты "Три святителя", "Симеон и Анна" и "Св. Михаил". И 1 августа все три судна вышли в плавание курсом на остров Кадьяк.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1725.** The so-called First Kamchatka Expedition starts from Saint Petersburg for Okhotsk. It was headed by Captain Vitus Bering, a native of Denmark, serving in the Russian Navy. From Okhotsk, where V. Bering and his companions arrived in July 1727, they left for Nizhne-Kamchatsk where they built the deck boat "St. Gavriil". On board this boat V. Bering made his voyage along the Kamchatka shores northwards discovering Saint Lawrence Island and entered the strait between Asia and America.

**1741.** Vitus Bering and Alexey Chirikov reached the American continent on board the vessels "St. Peter" and "St. Pavel".

**1744.** The first beacon in the Far East was installed in Okhotsk. At the same time they created the first pilotage service that had their own boat and installed enclosures at the entrance to the port. At the end of the 1740's the Okhotsk national school was reorganized becoming a navigation marine school at the urgent request of former seaman, Siberian governor-general.

**1776.** Kursk merchant G. I. Shelihov built the vessel "St. Pavel" with the capacity of 100 tons at Kamchatka and set out for fur trade. In some years he and the brothers Golikovs organized a fur trade company that built its own shipyard in Okhotsk. Galiots "Tri Svyatitelya", "Simeon and Anna" and "St. Mikhail" were laid here. On August 1st all three vessels departed for Kadiak Island.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

24



wartime, these vessels were transformed easily into cruisers to attack enemy's sea trade.

This was how the committee of the Voluntary Fleet was formed.

When money was collected, the committee bought three fast-sailing ocean steamers in Germany, christened "Moscow", "Saint Petersburg" and "Russia". The fourth vessel "Nizhni Novgorod" joined them soon after and the Voluntary Fleet was formed. Its task was to provide postal and passenger service between Odessa and Vladivostok in the time of peace and carry emergency cargo, mainly military, to the Far East. On the way from the Far East vessels called at Chinese ports and loaded tea for Russia.

The Voluntary Fleet was governed by Admiralty. It consisted of officers on leave and active naval officers as well as a team of skilled seamen of different qualifications.

High freight revenue, monetary support of the government and absence of competitors gave the Voluntary Fleet an opportunity to grow and develop rapidly. By the beginning of the 20th century it already had six fast-sailing cruisers, eight vessels and two special-purpose steamers. Cruiser speed was up to twenty knots, vessel speed was up to thirteen knots, which was quite good for that period.

When Soviet Russia was given an opportunity to begin recovery of the country's economy, Sovnarkom issued a provision to reconstruct the Voluntary Fleet and create the fleet management board in Moscow. However, the new administration had only three vessels at its disposal. Thirteen of Russia's most valuable vessels had been seized by England during the war and the rest were scattered around the world.

In October 1922, Vladivostok came under control of the Red Army and soon more vessels joined the fleet.

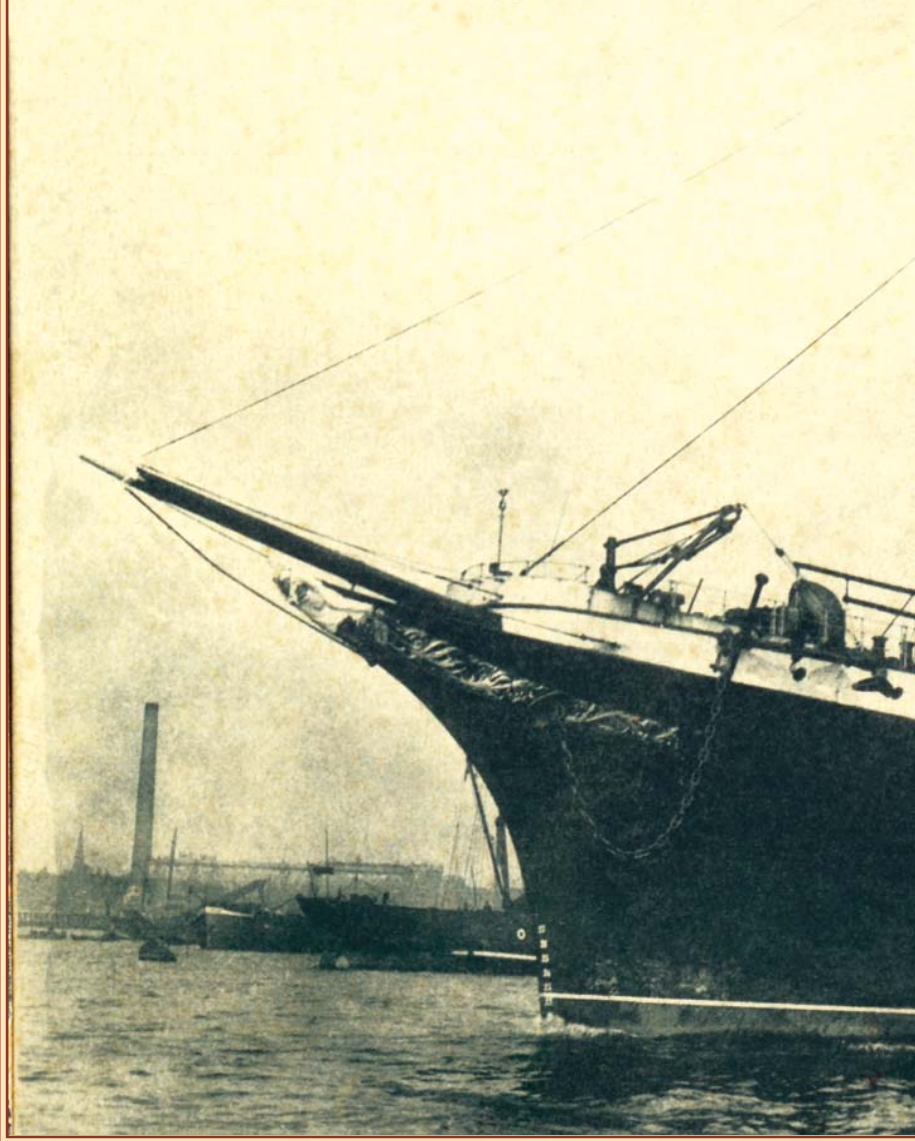
In 1924 Voluntary Fleet consolidated with the Soviet Merchant Marine Fleet and the fleet created with people's money was passed back to the people.

изчисляющихся в отпуске и "по флоту" морских офицеров, а команда – из опытных матросов различных специальностей.

Высокие фрахты, денежная помощь правительства и отсутствие конкурентов дали Добровольному флоту возможность быстро расти и развиваться. К началу XX века он уже имел шесть прекрасных быстроходных крейсеров, восемь транспортов и два парохода специального назначения. Крейсера обладали скоростью до двадцати, а транспорты – до тринадцати узлов, что было очень неплохо по тому времени.

Ко времени начала мировой войны число пароходов Доброфлота перевалило уже за сорок. Хотя большинство новых судов были обык-

## *Russian Volunteer Fleet* s.s. „Petersburg”



**FESCO**





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

25

новенными грузовиками с железными палубами и без всяких претензий на шик, Доброфлот являлся солидным морским предприятием. Кроме пароходов во многих русских и иностранных портах он имел ценное недвижимое имущество, не говоря уже о плавучих кранах, катерах и инвентаре. Во время войны лучшие "добровольцы", ранее ходившие на линии Одесса – Владивосток, были сданы в бессрочный чартер англичанам и работали между портами северной Англии, Мурманском и Архангельском. Несколько пароходов после закрытия турецких проливов застряло в Черном море. Остальная часть флота в количестве двадцати трех единиц сконцентрировалась на Дальнем Востоке.

*Пароход "Петербург"-2  
Steamer "Peterburg"-2*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

26



В период между Октябрем 1917 года и разгромом Колчака дальневосточный отдел Доброфлота, или, как он тогда назывался, Управление делами Добровольного флота на Дальнем Востоке, оставался самостоятельным.

От Москвы Владивосток был отрезан. Дальневосточные руководители Доброфлота бежали из Владивостока в Японию на пароходе "Орел". Там они объединились с главным агентом Доброфлота для Северной и Центральной Японии П. Д. Федоровым и начали, под покровительством Японии, захватывать "добровольцев", приходящих в японские порты. Федоров и компания преспокойно продавали грузы со скидкой тем же японцам и бесконтрольно распоряжались вырученными деньгами, а корабли или эксплуатировали в свою пользу, или направляли через Константинополь в распоряжение белогвардейского правления Доброфлота.

Ледокол порта Владивосток  
"Добрыня Никитич"  
Icebreaker of Vladivostok port  
"Dobrynya Nikitich"

Экипаж ледокола "Добрыня  
Никитич", 1916 г.  
Crew of icebreaker "Dobrynya  
Nikitich", 1916





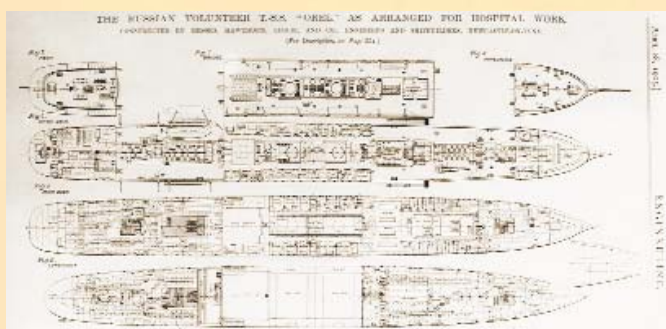
125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO – 125 years  
strong

27



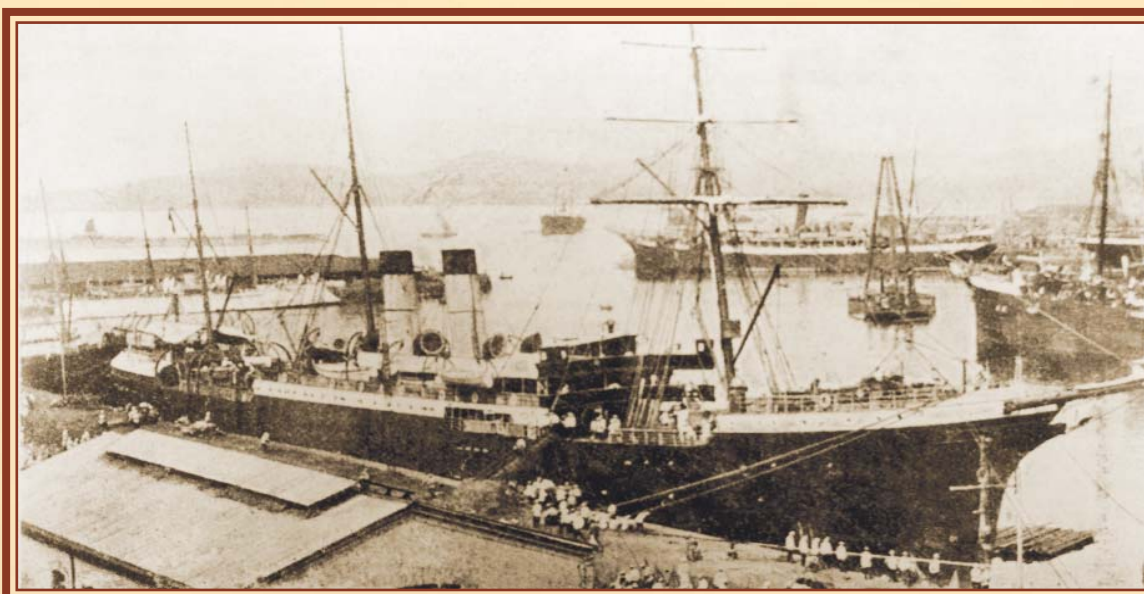
« L'Orel » bateau-hôpital russe.



Пароход "Орел" - 1, переоборудованный  
под госпитальное судно 2-й  
Тихоокеанской эскадры  
Steamer "Orel" - 1 reequipped into medical  
service vessel of the 2nd Pacific squadron

Конструктивная схема переоборудования  
парохода "Орел" - 1  
Framing scheme of reequipping  
of steamer "Orel" - 1

Пароход "Орел" - 1 во Владивостоке, 1904 г.  
Steamer "Orel" - 1 in Vladivostok, 1904





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

28



...Наконец, временное приморское правительство предложило всем работникам Добровольного флота и судовым командам выбрать на общем собрании управляющего. Выбор пал на меня. Первым шагом в моей деятельности был отказ от подчинения правлению, находящемуся за границей. Доброфлот, считал я, есть учреждение, созданное на национальные пожертвования, он есть достояние всей нации, которая живет на своей территории, и поэтому Доброфлот не может управляться из-за границы.

И временное правительство, и доброфлотская масса меня поддержали. Было создано временное правление на русской территории, во Владивостоке. Федорову и всем заграничным агентам было предложено подчиниться этому правлению как национальному. Федоров отказался наотрез и, снесшись с эмигрантским правлением, объявил себя управляющим делами Доброфлота на Дальнем Востоке, с пребыванием в Японии, впредь до установления в России

*Пароход "Москва"-3  
Steamer "Moskva"-3*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

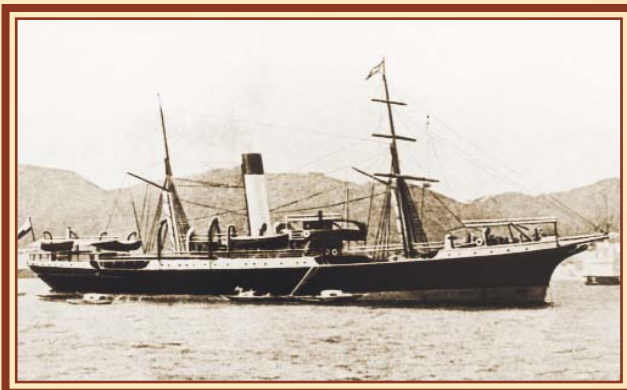
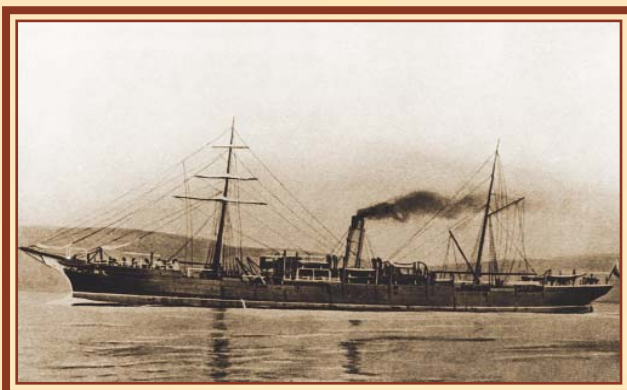
29

Пароход "Ярославль"  
Steamer "Yaroslavl"

Пароход "Владивосток"  
Steamer "Vladivostok"

Пароход "Хабаровск"  
Steamer "Khabarovsk"

Пароход "Колыма"  
Steamer "Kolyma"





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

30



"законного, всеми признанного правительства". Началась борьба за пароходы между Владивостоком и самозванным управляющим в Японии...

Федоров был только ширмой для захвата русских кораблей интервентами. Если он имел некоторую видимость "самостоятельности", то это происходило из-за разногласий в лагере самих интервентов. Японцы хотели просто прикарманить пароходы Доброфлота, а державы Антанты (Англия, Франция) предпочитали видеть их на Черном море, помогающими Врангелю в борьбе против Советов...

Когда Советская Россия получила возможность приступить к



Пароход "Томск" в порту  
Петропавловск-Камчатский, 1926 г.  
*Steamer "Tomsk" at the port of  
Petropavlovsk-Kamchatski, 1926*

Пароход "Ставрополь", 1926 г.  
*Steamer "Stavropol", 1926*



**FESCO**



*Руководители Доброфлота в период борьбы за сохранение компании на Дальнем Востоке, третий слева – Д. А. Лухманов, 1925 г.*

*Top management of Dobroflot at the period of trying to save the company at the Far East, the third man on the left – D.A. Lukhmanov, 1925*

125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

31

восстановлению хозяйства страны, Совнарком издал положение, которым Добровольный флот был восстановлен. В Москве было создано правление Добровольного флота.

Однако в распоряжении возобновленного правления, да и то условно, осталось всего три парохода. Тринадцать наиболее ценных пароходов, захваченных англичанами, находились в руках британского правительства (девять из них Англия в конце концов вернула нам). Шестнадцать пароходов продолжали оставаться в руках федоровцев на Дальнем Востоке. Семь кораблей, захваченных белогвардейским, так называемым парижским правлением, плавали за границей. Пять пароходов и одно парусное учебное судно были проданы тем же "правлением" иностранцам; два стояли в Нью-Йорке, задержанные представителем РСФСР; один стоял в Триесте и находился в руках экипажа, не желавшего подчиняться парижскому правлению, но и не имевшего возможности вывести пароход из Триеста; два судна застряли в Шанхае и одно в Чифу и находились в таком положении, как и пароход, стоявший в Триесте.

25 октября 1922 года Владивосток был занят Красной Армией. Адмиралу Старку удалось угнать при оставлении Владивостока пять старых небольших пароходов. Одиннадцать лучших кораблей остались. Скоро к ним присоединились еще пять, прибывших из портов Китая и Японии.

В 1924 году Добровольный флот слился с Совторгфлотом.

Флот, созданный на народные деньги, перешел народу.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

32

# НА ДОРОГАХ ВОЙНЫ ON THE ROADS OF WAR

Великая Отечественная война стала для Дальневосточного морского пароходства, как и для всего советского народа, тяжелым испытанием.

"Когда опасность Родине грозит, торговый флот становится военным" – такие слова высечены на памятнике морякам торгового флота во Владивостоке. Так оно и было – в Тихом океане, в Арктике и Атлантике суда ДВМП, доставлявшие важнейшие грузы для фронта, подвергались атакам самолетов и подводных лодок.

Никто не опустил флага перед врагом.

Не все вернулись в родные порты.

Перед нами документы и свидетельства бесконечного мужества и героизма моряков-дальневосточников, сделавших для приближения Великой Победы все, что было в их силах.

The Great Patriotic War (World War II) became a hard experience both for the Far-Eastern Shipping Company (FESCO) and for all Soviet people.

"When Motherland is under threat, commercial fleet becomes navy" – these words are etched in the Seamen of Commercial Fleet Memorial in Vladivostok. It was true – in the Pacific Ocean, in Arctic and Antarctic, FESCO vessels, which delivered prime cargoes to the war front, were attacked by planes and submarines.

No one was discouraged by the enemy and not every one returned to native ports.

We have documents and evidences of endless courage and heroism of Far-Eastern seamen who did all possible to reach the great victory of the World War II.

Пароход "Родина"  
Steamer "Rodina"







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

33

Пароход "Днепрострой". Доставка  
паровозов из США  
Steamer "Dneprostoi". Delivery of  
steam engines from the USA

Пароход "Каменец-Подольск",  
серия "Либерти"  
Steamer "Kamenets-Podolsk", set  
"Liberty"

Танкер "Сахалин"  
Tanker "Sakhalin"





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

34

## SOS CANCELLED

FESCO's tanker "Donbass" was among the legendary PQ-17 convoy of July 1942, which became a symbol of courage of Soviet merchant seamen who fought fearlessly against enemy attacks.

Books have been written and films are shot regarding this convoy. They are very emotional. The document given below lacks any emotions. The extracts are taken from a voyage report of "Donbass" (master M. Pavlov) which are kept in archives.

On July 4, at 2:35 GMT the enemy planes attacked the convoy, fighting alarm howled. The din of engines was heard through a fog, stern guns and machine guns were brought into fight and aerial bombs started exploding. At 17:35 GMT in the estimated latitude of 75°51' N and longitude of 25°12' E about 30 torpedo bombers appeared on the horizon to the convoy's starboard side and attacked the rear vessels. The convoy opened fire on the torpedo bombers. Our guns and machine guns frontally attacked the torpedo bombers, approaching and launching two torpedoes each. An enemy plane was shot down with direct fire of the 3-inch stern gun and plunged into the water. Another one was shot down with the heavy machine gun. Several torpedo traces appeared on the water surface and drew close to us, the first heading towards the 7th or 8th tanker.

Given the ship a full throttle, the stern guns and machine guns fired on the torpedo. Then, we put the helm to starboard and the torpedo tracked at a short range of the tail post. At the same time the trace of the second torpedo going straight for the bow was spotted. We put the helm to port and the torpedo missed the vessel's bow by only a meter. A separate torpedo burst echoed within the convoy of ships and dense smoke billowed from some of the vessels. After losing more than 10 of their planes, the torpedo bombers dipped below the horizon. Soon, three of the torpedoed ships started lagging behind with our motor vessel "Azerbaydjan". Another vessel hit was

## СИГНАЛ "SOS" ОТМЕНИТЬ!

Танкер Дальневосточного морского пароходства "Донбасс" в июле 1942 года шел в составе легендарного конвоя PQ-17, ставшего символом мужества советских моряков торгового флота, бесстрашно вступивших в бой с атакующим противником.

Об этом конвое написаны книги и сняты кинофильмы. И, как в любых произведениях, в них – немало эмоций. Документ, который публикуется ниже, таких эмоций лишен. Это выдержки из хранящегося в архиве рейсового донесения капитана "Донбасса" М. И. Павлова.

...4 июля в 2 часа 35 мин. налет вражеских самолетов, объявлена боевая тревога. Сквозь туман слышен шум моторов, открыли огонь из кормовой пушки и пулеметов, слышны разрывы авиабомб.

В 2 часа 55 мин. в счислимой широте 75°32' норд и долготе 17°56' ост замечено судно в караване, справа от нас, поврежденное авиабомбой. Судно потеряло ход и управление, шлюпки спущены на воду.

3 часа. Сигнал "К": самолеты приближаются.

4 часа – отбой боевой тревоги. У орудий и пулеметов оставлен боевой расчет.

6 час. 30 мин. Боевая тревога. Справа появился самолет противника, крайние суда открыли огонь, самолета не видно, т. к. идем в тумане.

11 час. 17 мин. Туман рассеялся, приняли флажные сигналы "UY" и "Z".

11 час. 20 мин. Слева по носу увидели вражеский самолет, который в 11 час. 40 мин. скрылся.

15 час. Принял сигнал "JG": выставить у пушек, аппаратов людей, ожидается атака противника. Объявлена боевая тревога.

В 16 час. 45 мин. с правого борта замечено восемь вражеских самолетов, которые держатся у горизонта.

17 час. 35 мин. в счислимой широте 75°51' норд и долготе 25°12' ост на горизонте с правого фланга каравана появилось около 30 торпедоносцев, которые шли в атаку на задние суда каравана. Караван открыл ураганный огонь по торпедоносцам. Наши пушки и пулеметы вели огонь в лоб идущим торпедоносцам, которые приближались к судам и сбрасывали по две торпеды. Нашим кормовым расчетом 3" пушки сбит прямой наводкой самолет противника, который упал в воду. Кормовым крупнокалиберным пулеметом сбит второй, также упавший в воду. На воде показались следы идущих на нас торпед, первая шла по направлению на 7 – 8 танк. Дали полный ход, кормовое орудие и пулеметы открыли огонь по торпедоносцу, разрывы были у самой торпеды, взяли право на борт, и торпеда прошла у самого ахтерштевня. В это время замечен след второй, идущей торпеды на нос. Взяли влево на борт, и торпеда прошла в 1 метре от носа теплохода. В караване судов замечены взрыв торпеды и густой дым у некоторых судов. Торпедоносцы, потеряв более 10 самолетов, скрылись за горизонт. Вскоре было замечено отставание торпедированных 3 судов, в числе которых был наш теплоход "Азербайджан". Второе судно четвертой колонны – "Ihvarino", у которого из первых судов появился взрыв и дым. После того как дым рассеялся, его уже не бы-

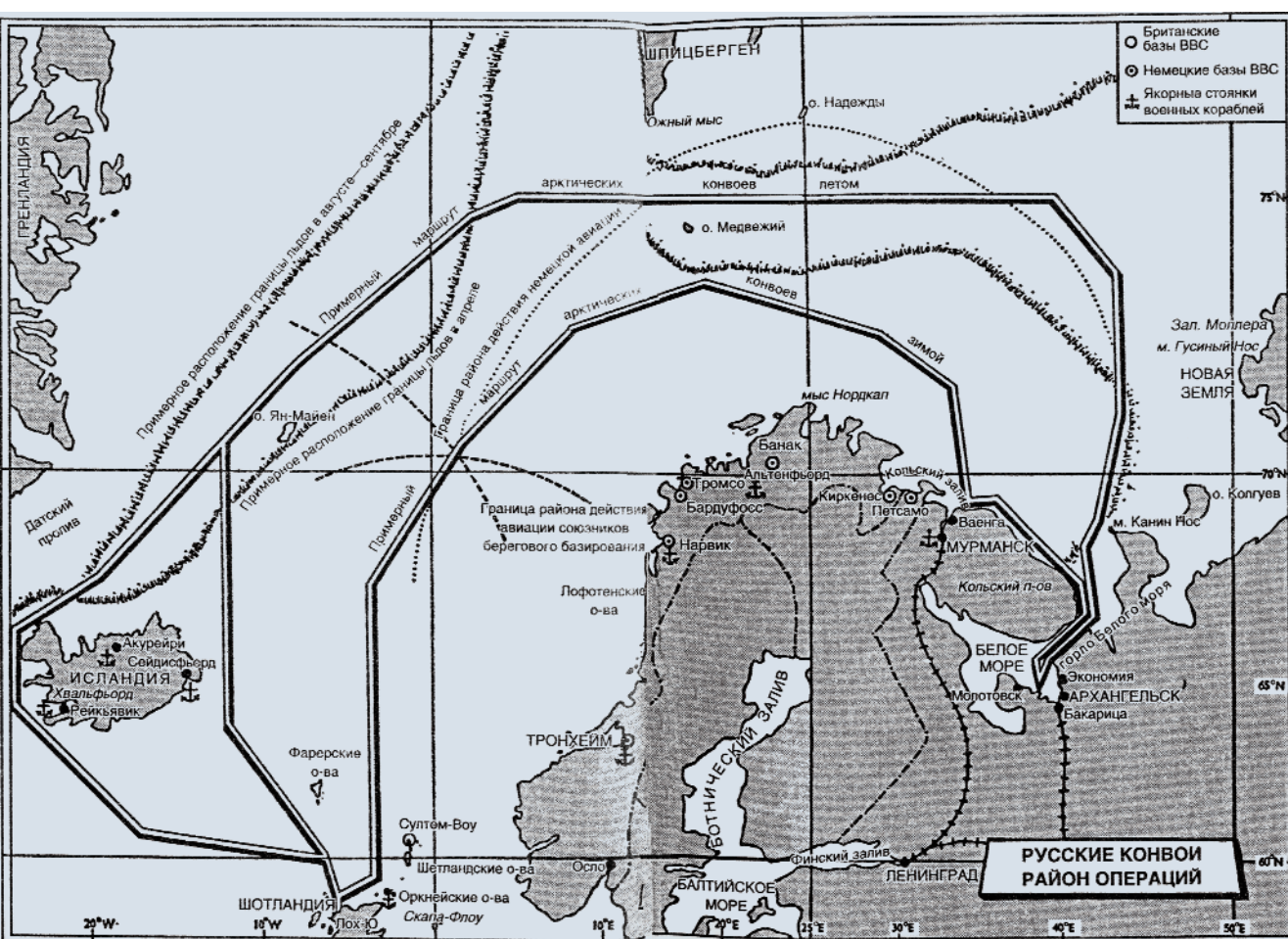




125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

35



ло видно на воде, только плыли два спасательных плота с людьми, 2 – 3 человека. Слева от нас был торпедирован № 24 "Troubadour". С торпедированными судами остались вспомогательные суда, а караван продолжал следовать своим курсом. Насколько было видно, "Азербайджан" получил повреждение в среднюю часть судна с правого борта, немного позади мостика, и когда караван был от него в расстоянии двух миль, было замечено, что он стал разворачиваться, машины работали, и он пошел вслед за караваном. Около него находилось сторожевое судно.

В 20 час. 25 мин. в счислимой широте 75°50' норд и долготы 25°30' ост принят сигнал с командора "8" "FC" "рассеяться и следовать наибольшим ходом", "следовать самостоятельно Ваш порт назначения теперь", после чего караван начал расходиться: правый фланг – вправо, левый – влево, как транспорт, так и вспомогательные сторожевые суда. Для меня лично этот маневр был непонятен – думаю, что для других капитанов также. Все разошлись, не зная, какая грозит опасность каравану. Вблизи нас находился крейсерский отряд, защита довольно солидная, а поэтому это еще больше приводило в недоумение. Я подумал следовать прежним курсом 57° в течение первого часа, а затем решил понемногу уклоняться вправо, т. к. большинство судов пошли вправо, и с ними и конвоиры, и изменил курс на 12° правее. Позади нас был виден теплоход "Азербай-

Карта маршрутов северных  
конвоев  
Chart of northern convoy routes





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

36

the "Ihvarino". It was the first vessel damaged by explosion and still covered with smoke. After the smoke had dissipated only two life-rafts carrying 2-3 people were left afloat. To our port Number 24, motor vessel "Troubadur", had also been attacked by a torpedo. Only a few of the auxiliary ships were left to take care of the damaged vessels and the convoy continued to steer the same course. As far as it was possible to observe, the middle starboard part of "Azerbaijan", slightly behind the bridge, was damaged. When the convoy was at two miles from this ship, it observed "Azerbaijan" to ensure that its engines were working and then it followed the convoy. A patrol vessel stayed closed by it.

On July 7, at 4:00 GMT in the estimated latitude of 70°46' N and estimated longitude of 42°35' E 3 dive bombers appeared. The planes were gaining height and one by one lined up for a dive attack. Because of our constant gun and machine gun fire, the planes had to use high-altitude bombing. However, the bombs were dropped not far from shipboard, at 15-30 meters. The dive attack of the third plane failed to release its bombs, however, it then repeated the flight pattern and dropped bombs which fell in front of the bow at 20 meters. Nine

джан", он понемногу отставал, но придерживался моего курса.

5 июля в 4 часа 25 мин. слева и по носу показался лед, изменили курс, легли на истинный курс 100°.

10 час. 40 мин. легли на истинный курс 140°, позади нас еще виден теплоход "Азербайджан".

В 11 часов 20 мин. накрыл туман в счислимой широте 76°38' норд и долготе 38°25' ост.

В 16 час. по носу и корме слышали отдаленные взрывы. Получены сообщения от судов по радио об атаках их с воздуха и наличии подлодок противника.

Около 19 часов в счислимой широте 75°48' норд и долготе 42°10' ост туман начал местами редеть, слева от нас в расстоянии 1-1,5 мили увидели пароход № 51, на котором находился командор конвоя, пароход "Riveraftom".

В 19 час. 05 мин. слева раздался взрыв, корма парохода № 51 окуталась дымом, когда дым начал расходиться, увидели, что корма садится в воду. Объявили боевую тревогу, взяли вправо на 40°. В это время раздался второй выстрел, а затем вскоре увидели пароход № 51 и всплывшую подлодку. Пошли самым полным ходом, меняя курсы и стараясь заходить в более густые пятна тумана, придерживаясь среднего курса 180°.

6 июля в 1 час 15 мин. в счислимой широте 74°45' норд и долготе 42°10' ост замечены справа от курса три спасательные шлюпки с людьми.

В 1 час 40 мин. подошли к шлюпкам и взяли людей на борт, а шлюпки взяли на буксир, из которых после две оторвались и остались в море. Люди оказались командой торпедированного парохода "Д. Морган" в количестве 51 человека. Некоторым из них пришлось оказать медпомощь. Из разговора с капитаном парохода "Д. Морган" я узнал, что среди его людей имеются 15 человек военно-морского флота по специальности командоры во главе с лейтенантом-артиллеристом. Капитан сообщил, что они хорошо отражали воздушные атаки про-

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1789-1790.** Расширяя деятельность русских промышленников на северо-востоке Тихого океана, Г. И. Шелихов создает новую постоянную промысловую компанию для организации русских поселений на Алеутских и Прибыловых островах.

**1795.** На Южных Курильских островах Г. И. Шелихов организовал русское поселение под руководством Василия Звездочетова, которому разрешил начать промысел и торговлю только после того, как поселенцы заведут себе дома, огороды и пашни.

**1799.** Указом правительства все промысловые компании на северо-востоке Тихого океана объединяются в одну – Российско-Американскую компанию. А русская армия и военно-морской флот должны были оказывать компании всемерную помощь.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1789-1790.** While expanding activity of Russian industrialists at the north-east of the Pacific Ocean, G.I. Shelihov creates a new permanent company for arrangement of Russian settlements at the Aleutian and Pribilof Islands.

**1795.** G.I. Shelihov organized Russian settlement at the Southern Kuriles under the leadership of Vasily Zvezdochetov whom he allowed to start trade and commerce only after settlers got their own houses, kitchen gardens and arable lands.

**1799.** By the decree of the government all trade companies at the north-east of the Pacific Ocean were consolidated into one Russian-American company. The Russian Army and Navy would render help of every kind to the company.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

37



тивника и сбили три самолета. Ввиду этого я решил договориться с ним и для отражения атак с воздуха выделил им носовое орудие.

В 11 час. 05 мин. в счислимой широте 73°08' норд и долготе 42° – 43°5' ост, идя в редком тумане, услышали шум мотора самолета, затем показался сам самолет. По отличительным знакам опознали, что самолет – летающая лодка с английскими опознавательными знаками. Подняли свои позывные и кормовой флаг. Самолет, сделав несколько кругов около нас, скрылся в направлении на юг.

15 час. 20 мин. Боевая тревога. В счислимой широте 72°44' норд и долготе 42°58' ост был атакован пикирующим бомбардировщиком. Открыли огонь из орудий и пулеметов. Бомбар-

*Капитан парохода "Сталинград"  
Анатолий Сахаров.  
Master of steamer "Stalingrad"  
Anatoliy Sakharov*

*Британский серебряный крест "За  
отличную службу", которым был  
награжден А. Сахаров. На  
обратной стороне креста  
выгравировано: "Capt. A. N.  
Sakharov. S/S/Stalingrad. 1943"  
British Silver Cross "For outstanding  
service", presented to A. Sakharov.  
The following is engraved on the  
reverse side of the cross: "Capt. A. N.  
Sakharov. S/S/Stalingrad. 1943"*

*Пароход "Сталинград"  
Steamer "Stalingrad"*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

38

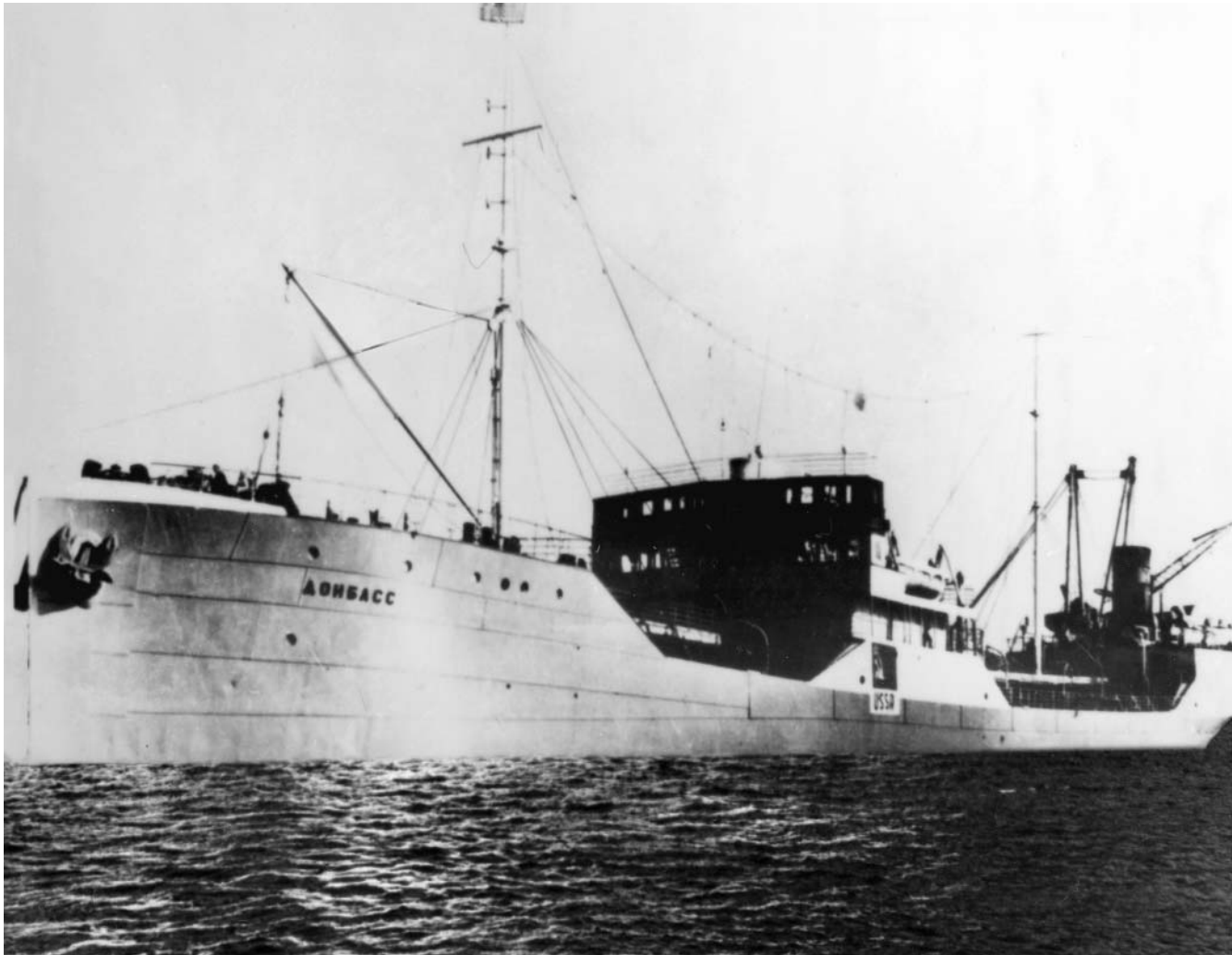
Танкер "Донбасс"  
*Tanker "Donbass"*

дировщик сбросил бомбы тяжелого веса, которые упали справа по корме. Самолет начал уходить по направлению на запад. Было замечено, что самолет подбит, т. к. из одного его мотора был слышен треск и выбрасывался огонь. Дали радиogramму.

В 19 час. 25 мин. в счислимой широте 72°07' норд и долготы 43°07' ост появился самолет типа летающей лодки, который дал четыре белые сигнальные ракеты вверх и скрылся на север.

7 июля в 4 часа в счислимой широте 70°46' норд и долготы 42°35' ост появились один за другим три пикирующих бомбардировщика. Самолеты набирали высоту и шли поочередно в пике. Огнем пушек и пулеметов самолеты вынуждены были сбрасывать бомбы с большой высоты, которые все же падали чрезвычайно близко от борта судна – в 15-30 метрах. Третьему самолету пришлось первый раз выйти из пике, не сбросив бомбы, но, повторив залет, он второй раз сбросил бомбы, которые упали впереди носа в метрах 20. Было сброшено 9 бомб большого веса. Столбы воды при разрыве их достигали высоты 40-50 футов.

Дали радиogramму позывными Архангельска с просьбой выслать немедленную охрану, т. к. на теплоходе оставалось мало





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

39

снарядов – по 20 штук на пушки. Орудийным расчетам было дано распоряжение при следующих налетах не расходовать более 5 снарядов на каждое пике самолета.

В 8 час. в числимой широте 69°47' норд и долготе 42°40' ост на горизонте были усмотрены два самолета. Дан сигнал боевой тревоги, самолеты прошли слева от нас по направлению на север. Все были на местах по боевому расписанию в течение часа и ожидали, что самолеты могут вернуться и произвести атаку. Пришел радист теплохода тов. Платов и сообщил мне, что он передал "SOS". Меня это сильно удивило, т. к. я такого распоряжения ему не давал. На мой вопрос – почему он это сделал, он сказал, что ему дал распоряжение 1-й помощник капитана тов. Морозов. Когда об этом спросил тов. Морозова, то последний отказался, и при обоюдном допросе тов. Платов подтвердил, что такого распоряжения от тов. Морозова он не получал. Мною было дано распоряжение "SOS" отменить, что и было сделано в 9 час. 30 мин. по Гринвичскому времени.

В 22 часа 45 мин., подойдя к мысу Черному, заметили с кормы неизвестный самолет. Дан сигнал боевой тревоги.

В 23 часа самолет набрал высоту, лег на боевой курс. Открыли огонь из пулеметов и пушек – это заставило самолет сойти с курса, и он удалился на восток.

8 июля. 0 час. 05 мин. Замечен по корме торпедоносец, идущий бреющим полетом за нами. Дали радиogramму Иоканьге с просьбой выслать помощь, после чего самолет сразу удалился от нас.

В 2 часа 15 мин. вошли в бухту Иоканьга и стали на якорь.

В 7 час. 30 мин. снялись с якоря и пошли в Архангельск в сопровождении охотника и вооруженного тральщика.

В 12 час. встретились с двумя английскими корветами, которые повернули и пошли сопровождать нас.

15 час. 50 мин. Идем в тумане. Услышали четыре взрыва глубинных бомб – охранные суда обнаружили присутствие подлодок.

9 июля, 11 час. Находились в 30 милях от плавмаяка (Северная Двина). Приблизился с правого борта корвет ЮО-2, и командир передал, что я могу идти один без охраны, а они вернуться обратно, а также сказал, что я могу сообщить своему владельцу и запросить ордер, что мною было сделано.

В 13 часов 50 мин. подошли к месту плавмаяка и стали на якорь в ожидании лоцмана. Во время боевых действий весь судовой состав был всегда на своих местах. Не было никакой паники, у всех было одно желание – отразить нападение врага.

Необходимо отметить работу расчета кормовой пушки: командир 2-й помощник Кравец М. Р., наводчики матрос I кл. Бутенко и Горлачев, замочный моторист Тищенко и пулеметчики: моторист Хачко и Кузнецов, матрос I кл. Ереськов, 4-й механик Кульбицкий, которые за короткий срок освоили оружие и наносили врагу смертельные удары. Одними из лучших показали себя в работе старший механик Федоров, 2-й механик Вайбель, 3-й механик Малахов, мотористы Лаврентьев, Нилов, Галкин и Тимофеев, у которых все механизмы работали исправно и бесперебойно, обеспечивая временами форсированный ход. Также себя отлично показали: 1-й помощник капитана Морозов, старший помощник капитана Быстрых, 3-й помощник капитана Опарин, 4-й помощник капитана Каландадзе, боцман Чернухин, плотник Слободзян и матрос I кл.,

heavy bombs were released and the water columns caused by these explosions rose 40-50 feet high.

Later at 8:00 GMT in the estimated latitude of 69°47' N and estimated longitude of 42°40' E two planes were again observed on the horizon. The fighting alarm sounded as planes were flying over from the left towards the north. All were at quarters for an hour, anticipating that the planes would come back and attack. Comrade Platov, a radio operator of the motor vessel, came and reported he had passed on an "SOS" signal. I was surprised as I had not given such instructions. Answering my question why he had done so, he told me that comrade Morozov, the 1st officer, had given the command. Comrade Morozov denied the fact. During an investigation Comrade Platov admitted that such instruction had not been given to him by Morozov. I ordered to cancel the "SOS" signal that was executed at 9:30 GMT.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

40

Теплоход "Клара Цеткин" следует с грузом  
техники из США во Владивосток, 1943 г.  
*Motor vessel "Klara Tsetkin" with cargo of  
equipment to Vladivostok, 1943*



**FESCO**





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

41



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

42

## BATTLE WITH A SUBMARINE

At the end of December 1942, the steamer "Vantsetti" (master V.M. Verond) sailed from the port of Arkhangelsk to Iceland.

On January 5, 1943 to the south on the horizon a surfaced submarine was noticed sailing a northern course. The general-quarters signal was announced. The steamer sailed in an anti-submarine zigzag course under poor visibility.

Several minutes later in the evening dusk, a submarine emerged coming to the beam of the port side, about 5-6 cables from the vessel.

Artillerists of "Vantsetti" found a self-confident enemy and were the first to shower it with fire from a heavy machine gun located on the left port side of the bridge. Well-directed bursts of tracer bullets pierced the boat hull. The flares lit a hostile vessel so that it was clearly seen to the gun crew.

"The first shell", wrote master V.M. Verond in his voyage report, "overshot the mark and gave a big splash of water. The second shell fell at the bottom of the submarine's deckhouse without a splash. The explosion was accompanied by big fire and a sharp screech of metal. The third shell also hit the hull of the submarine under the cannon and exploded with big fire. The fourth service cartridge misfired, the lock was opened and the shell was discarded overboard. While dealing with the fourth shell, the submarine plunged into the water. The last three shells were shot into the area of its descent".

старший рулевой Васильев. Команда военной охраны также стойко отражала нападение врага, бдительно и зорко наблюдая за водой и воздухом. Политрук Лебедь, контролер Кузнецов всегда были на своих постах и руководили работой своих людей.

Начальник охраны лейтенант Якушев оказывал мне большую помощь по управлению артиллерийским огнем, неотлучно находясь со мной на командном мостике.

М. ПАВЛОВ, капитан танкера "Донбасс", Порт Молотовск.  
ГА ОПДФ АО. Ф. 296. Оп. 1. Д. 1210. Л. 31-35.

## БОЙ С ПОДВОДНОЙ ЛОДКОЙ

*Из книги Г. А. Руднева "Огненные рейсы", 1990 год.*

Пароход "Ванцетти" под командованием капитана В. М. Веронда в конце декабря 1942 года вышел в рейс из порта Архангельск на Исландию. С каждым оборотом винта судно приближалось к островам Медвежьему и Надежды, где возможна встреча с самолетами и подводными лодками противника. При подходе к этим опасным районам были выставлены дополнительные посты наблюдения.

5 января 1943 года в 14 час. 30 мин. с юга на горизонте была замечена слева по носу подводная лодка, следовавшая в надводном положении курсом на север. Прозвучал сигнал боевой тревоги. Судно пошло противолодочными зигзагами при ухудшающейся видимости.

В 15 час. 45 мин. слева по корме матросом второго класса В. Скипором, стоящим у кормовой пушки, был услышан выхлоп торпедного выстрела и в следующий момент замечена идущая в левый борт торпеда.

– Право на борт. Самый полный вперед! – скомандовал капитан. Маневр был выполнен безукоризненно, пароход отвернул от торпеды, и она прошла вдоль левого борта на расстоянии каких-нибудь 8-10 метров от корпуса.

Сразу же руль был положен прямо, однако судно продолжало медленно катиться вправо. Подводная лодка, судя по следу торпеды, должна была находиться прямо за кормой.

В этот момент была замечена вторая торпеда, идущая в корму, по курсовому углу около 170 градусов. Капитан отдает команду: "Лево на борт!" Он развернул пароход таким образом, что торпеда, попав в сильную струю работающего винта, не дойдя до кормы 15-20 метров, резко изменила направление и прошла вдоль правого борта.

Прошло несколько минут, и в наступающих сумерках наблюдающим было видно, как субмарина выходила на траверз левого борта, находясь в пределах 5-6 кабельтовых от судна.

Но артиллеристы "Ванцетти" опередили самоуверенного врага, первыми открыли огонь из крупнокалиберного пулемета, установленного на левом борту мостика. Меткими очередями трассирующих пуль прошли корпус лодки. Они настолько осветили силуэт вражеского корабля, что орудийная прислуга сразу же ясно заметила его.

Первый снаряд, – как пишет в своем рейсовом донесении капитан В. М. Веронд, – дал перелет и большой всплеск воды. Второй снаряд попал в низ рубки, причем всплеска воды не дал... Разрыв был с большим количеством огня и резким метал-

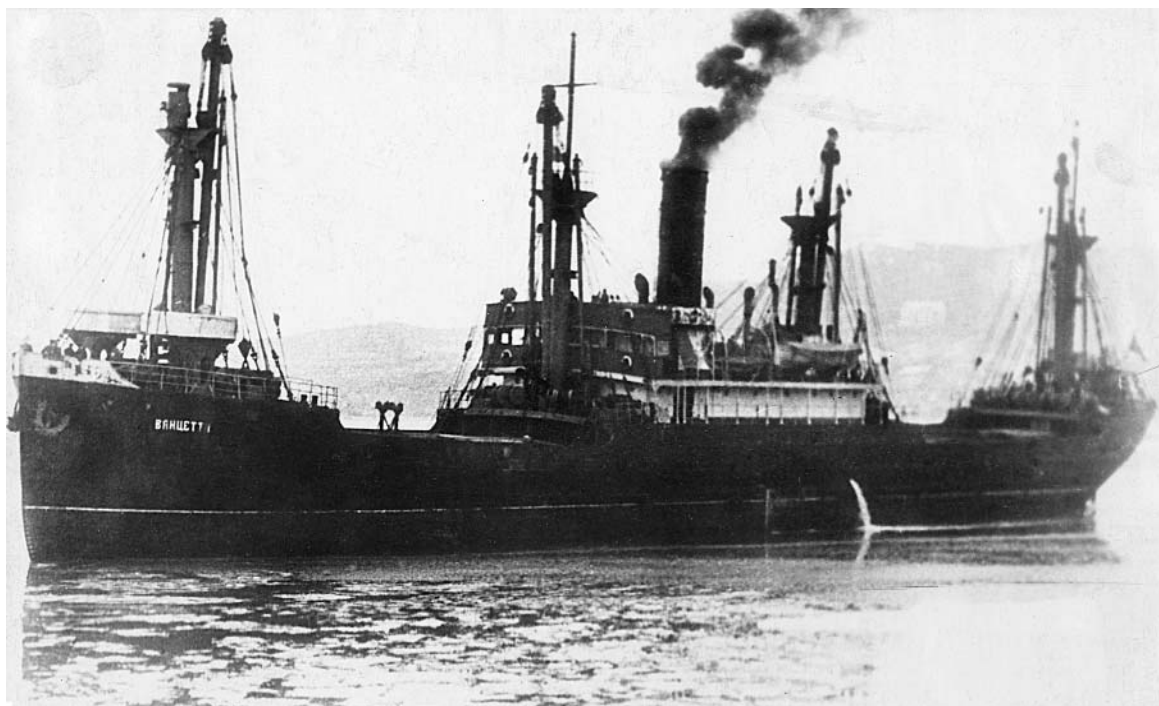




125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

43



лическим звуком. Третий снаряд попал в корпус подводной лодки под пушкой и дал также разрыв с большим количеством пламени. Четвертый унитарный патрон дал осечку, замок открыли и снаряд выбросили за борт. Во время манипуляции с четвертым снарядом подводная лодка погрузилась под воду. Три последних снаряда были выпущены по месту ее погружения. Считая дальнейшую стрельбу бесполезной, прекратил огонь.

Поднявшись на север до параллели 75 градусов, "Ванцетти" лег снова на запад, а затем повернул на юг с расчетом выйти на остров Ян Майен, а далее к Исландии. Шли противоположными курсами. Вплоть до подхода к Исландии пароход сопровождали штормовая погода, непрекращающаяся пурга. Только 18 января 1943 г. "Ванцетти" благополучно прибыл в порт Акурейри, затем последовал нелегкий переход в Нью-Йорк, где был проведен капитальный ремонт, а оттуда с полным грузом через Панамский канал – во Владивосток.

*Пароход "Ванцетти"  
Steamer "Vantsetti"*



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

44

# СИГНАЛ БЕДСТВИЯ A DISTRESS SIGNAL

**Анна ЩЕТИНИНА**  
By Anna SCHETININA

*Из книги А.И. Щетиной "На морях и за морями", 1974 год.*

Анна Ивановна Щетинина (1908-1999) – первая в мире женщина – капитан дальнего плавания, герой Социалистического труда.

**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

45

В декабре 1943 года "Жан Жорес" шел в балласте из Владивостока в Портланд. Погода в Беринговом море была особенно тяжелой. Проходил зимний циклон. Жестокий ветер развел большую волну. Зыбь шла в разных направлениях. Судно испытывало смешанную качку. Оставалось около 200 миль до пролива Акутан. Мы надеялись на лучшую погоду в океане.

Тусклый зимний день. В размеренное его течение врывается тревога, радист принял SOS: "Пароход "Валерий Чкалов" ...широта ...долгота ...получил трещину ... лопнула палуба, обшивка правого борта до ватерлинии... Положение судна чрезвычайно опасное, требуется немедленная помощь. Капитан Шанцберг".

Одновременно с изменением курса на сближение с аварийным судном шлем радиogramму, сообщая свое место.

Радиомолчание, установленное для судов по условиям военного времени, нарушено. Многие суда откликнулись на сигнал бедствия с "Валерия Чкалова". Следим за всеми радиogramмами.

На штурманский стол легла генеральная карта северной части Тихого океана. На ней отмечаются точки аварийного "Валерия Чкалова" и всех судов, посылающих радиogramмы. По взаимному расположению судов можно судить о том, кто быстрее всех подойдет к месту аварии. Ближе всех к нему находится следующий за ним танкер – между ними всего 80 миль. Затем в 150 милях восточнее его – "Жан Жорес". Все остальные на большом расстоянии от аварийного судна, и поэтому капитан Шанцберг поблагодарил их за выраженную

In December of 1943 "Zhan Zhores" sailed in ballast from Vladivostok to Portland. The weather in the Bering Sea was especially dismal. A winter cyclone was approaching accompanied by strong wind and heavy seas. As the sea began to swell, the vessel begun to experience an erratic rolling motion. The distance to the Akutan strait was about 200 miles and we hoped that weather would be better in the ocean.

A dusky winter day was suddenly interrupted by a loud alarm signal. A radio operator accepted the following SOS: "...the steamer "Valery Chkalov"... latitude... longitude... got a crack...the deck is broken, so is the plating of the

*Пароход "Жан Жорес"  
Steamer "Zhan Zhores"*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

46

starboard side up to the waterline... The vessel's position is extremely dangerous, prompt assistance is required. Master Shantsberg".

At dawn we approached the crash scene. Having fixed a towing hawser, we begun towing. "Zhan Zhores" was in the close proximity to "Valery Chkalov". Suddenly, a peaceful quiet of the night was interrupted by an alarm signal: "Alarm! Alarm! Alarm!"

Everybody jumped to their feet and a man from the bridge shouted loudly: "Chkalov" has broken its back!"

Urgent questions send via lamp signals were answered at once from "Chkalov": "No people afloat. No

готовность оказать ему помощь и отпустил. К нам же и к танкеру была обращена просьба следовать к "Валерию Чкалову", который лежал в дрейфе в ожидании нашего подхода.

Мы договорились с капитаном танкера Митрофаном Фоминым о том, что его хорошо забалластированное и лучше управляемое судно примет на себя буксировку, а мы передадим ему два стальных буксирных троса и будем держаться в возможной близости от аварийного судна на случай экстренной помощи его экипажу.

Пришлось идти против ветра и волны, и нельзя было развить нужной скорости. В полночь получили сообщение от танкера, что он подошел к аварийному судну и лег в дрейф в ожидании нашего подхода. Нам же оставалось идти да идти... Правда, ветер стал ослабевать, и ход увеличился.

На рассвете подошли к месту аварии. Суда стояли на небольшом расстоянии друг от друга. Со стороны картина была настолько мирной и благополучной, что трудно было представить себе всю серьезность создавшегося положения.



*Анна Ивановна Щетинина*  
*Anna Ivanovna Schetinina*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

47



Предупредив танкер, мы с хода подошли к нему на возможно близкое расстояние, выстрелом сигнальной пушки передали лить, затем достаточно толстый трос-проводник, на котором уже один за другим передали наши стальные буксирные тросы. После крепления буксирного троса началась буксировка. "Жан Жорес" держался в возможной близости к "Валерию Чкалову".

В течение нескольких часов буксировка шла успешно. Погода успокоилась. Ночь прошла благополучно. Суда медленно, но неуклонно следовали курсом на Акутан. Утром пошел снежок, а затем подул северо-восточный ветер, который начал постепенно усиливаться. К вечеру ветер развел довольно значительную волну. Танкер предупредил нас об уменьшении хода и об изменении курса с расчетом облегчить положение аварийного судна.

Я спустилась в кают-компанию выпить чаю и в надежде несколько ослабить нервное напряжение. На мостике остался старпом. В кают-компании былолюдно. Видимо, не только меня привело сюда нервное напряжение. Я следила за килевой качкой судна и думала об аварийном "Валерии Чкалове": ему каждая встречная волна несет опасность перелома...

Послышались быстрые шаги сверху: кто-то с грохотом спускался по трапу. Сразу подумалось – что-то случилось. Вдруг в относительно мирную тишину ночи ворвался сигнал тревоги. Звонки громкого боя сообщали: "Тревога! Тревога! Тревога!"

Все вскочили, и посланный с мостика громко крикнул: "Чкалов" переломился!"

Бегу на мостик. Люди сами знают, что каждому делать по тревоге. А вот я не знала, что мне придется делать. Несмотря на немалый опыт плавания, мне еще ни разу не приходилось видеть переломившиеся на волне суда. Все было неизвестно. Будут ли удерживаться на плаву отдельные части разломившегося судна? Долго ли они смогут продержаться? Есть ли на воде люди? Есть ли раненые? Все эти вопросы пронеслись в голове, пока я преодолевала три трапа от кают-компании до мостика. Взбежав на верхний мостик, увидела картину: в четырех кабельтовых справа от нас – вся в огнях и потому хорошо

*С юнгами огненных рейсов  
With the "sea boys" of the fiery  
voyages*



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

48

видимая кормовая часть парохода "Валерий Чкалов". Доносится непрерывный звук его судового свистка, и видно даже, как клубится пар. А впереди, немного правее курса, кормовые огни уходящего танкера.

На срочные, переданные светограммой вопросы сейчас же пришли ответы с "Валерия Чкалова": "Людей на воде нет. Раненых нет. Судно переломилось по трещине впереди комингса третьего трюма. Носовая часть на буксире танкера. Кормовая часть получила крен пять градусов. Все механизмы работают нормально. Выравниваем крен".

Светограмма давала краткие исчерпывающие ответы и носила тон самообладания и спокойствия. Из дальнейших переговоров выяснилось, что вахтенный матрос перед переломом судна пошел на бак проверить буксирный трос, и теперь судьба его неизвестна. У него должен быть фонарик, но почему-то его световых сигналов не видит танкер. Возможно, из-за большой длины буксирного троса слабый огонек фонарика незаметен. Капитан танкера сообщил, что будет принимать все меры к тому, чтобы пересадить матроса к себе, но он должен прежде выбрать буксирный трос. Договорились, что танкер будет заниматься спасением матроса, оставшегося на носовой части, а мы окажем всю возможную помощь экипажу на кормовой части судна.

От капитана Шанцберга поступило сообщение: несмотря на то, что кормовая часть развернута лагом к зыби, удары волн в перебор-

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1803-1805.** Первое русское кругосветное мореплавание на кораблях "Надежда" и "Нева" под командованием И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского с Балтики на Тихий океан. Экспедиция Крузенштерна-Лисянского открыла дорогу на Дальний Восток и к берегам Русской Америки другим мореплавателям (В. М. Головнину, О. Е. Коцебу, Ф. П. Литке и др.). До 1849 г. в эти районы Тихого океана состоялось 36 русских кругосветных и девять односторонних (без возвращения в западные порты) экспедиций.

**1849.** Царским указом главный русский порт на Тихом океане переносится из Охотска в Петропавловск. Первым начальником Петропавловского военного порта был назначен капитан 1 ранга В. С. Завойко.

Г. И. Невельской на транспорте "Байкал" исследует Амурский лиман. Он доказал, что устье Амура судоходно и река имеет два выхода – на север в Охотское море и на юг в Татарский пролив. Исследования доказали, что Сахалин – остров. А через год – в августе 1850 был поднят русский флаг на мысе Куэнга, где сейчас расположен город Николаевск-на-Амуре.

**1854.** 18 августа в Авачинскую бухту вошли шесть англо-французских кораблей новейшей постройки, имевших на борту 2500 человек экипажа и морского десанта и 214 орудий. Осада города продолжалась пять дней и закончилась поражением англо-французских военных сил.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1803-1805.** The first Russian around-the-world sea trip on board the vessels "Nadezhda" and "Neva" was completed under the command of I.F. Krusenstern and Y.F. Lisyansky from the Baltic Sea to the Pacific Ocean. Expedition of Krusenstern and Lisyansky opened the way to the Far East and to the shores of Russian America for other seafarers (V.M. Golovnin, O.E. Kotseba, F.P. Litke etc.). 36 Russian around-the-world expeditions and nine one-way expeditions (without return to the western ports) to these areas of the Pacific Ocean were held through 1849.

**1849.** By the imperial decree the main Russian port at the Pacific Ocean was transferred from Okhotsk to Petropavlovsk. Captain V. S. Zavojko was appointed as the first chief of Petropavlovsk military port.

G. I. Nevelskoy explored the Amur estuary at the "Baikal" transport. He proved that the mouth of the Amur is navigable and the river has two outputs: northwards to the Sea of Okhotsk and southwards to Tatar Strait. In accordance with the research of Sakhalin it was proved to be an island. One year later in August the Russian flag was hoisted at Kuenga Cape where Nikolaevsk-on-Amur is now located.

**1854.** August 18th six newly built Anglo-French ships consisting of a 2,500 persons of crew and landing party with 214 guns onboard entered the Avachinskaya bay. Siege of the city lasted five days and ended in the defeat of the Anglo-French military forces.







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

49

ку машинно-котельного отделения настолько сильны, что он опасается за ее целость. Подкрепить переборку такой высоты на судне нечем. Он просит взять их на буксир и развернуть кормой против ветра.

Понимая, какая опасность грозит людям на пароходе "Валерий Чкалов" в случае разрушения этой, не рассчитанной на удары волн переборки, мы решили действовать немедленно.

Условия были сложные – "Жан Жорес" в балласте во время ветра управляется плохо, а тут еще ветер усилился, опять пошел снег, ограничив видимость несколькими сотнями метров. После передачи танкеру стальных буксирных тросов у нас остался только двухсотметровый манильский трос. Он все же поможет удержать под каким-то углом к ветру кормовую часть аварийного судна.

Сообщив "Валерию Чкалову" о передаче буксирного троса и попросив танкер держаться подальше, начали маневрировать. Прежде всего надо было при помощи сигнальной пушки перебросить на аварийное судно тонкий линь. Для этого надо подойти на довольно близкое расстояние.

Такую операцию даже днем при хорошей погоде легкой не назовешь, а при существующих условиях это было тем более совсем не просто.

Для передачи линя постарались подойти с наветренного борта "Валерия Чкалова" на возможно близкое расстояние.

Но плохая видимость, резкая качка и опасение навалить на аварийное судно привели к неудаче. Выстрел! И линь пролетел мимо.

Снова разворот. Снова заход, на сей раз уже с подветра. Выстрел! Он получился с самой незначительной задержкой, однако это привело к тому, что мы уже прошли нужную позицию, судно накренилось, и линь опять пролетел мимо.

У нас осталось еще два заряда. А судну помочь необходимо. Я чувствовала, что становлюсь менее осторожной и, заходя с наветренного борта, направляю "Жан Жорес" на почти недопустимое сближение с аварийным судном. В голове одна мысль: надо!

– Право на борт! Прямо руль! Так держать. Средний ход! Малый ход!

И "Жан Жорес", стремительно раскачиваясь на ходу, проходит близко, очень близко от "Валерия Чкалова". Линь летит через аварийное судно, где его ловят десятки рук. Громкое "Ура!" обеих команд заглушает рев шторма.

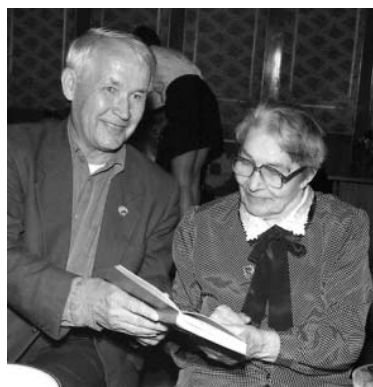
Моя задача – остановить судно так, чтобы корма "Жана Жореса" была как можно ближе к корме "Валерия Чкалова". Судно останавливается. Линь уже выбран, и сейчас идет проводник. Смотрю на освещенную кормовую часть своего судна, там уже начинают вытравлять заранее присоединенный к проводнику буксирный трос. Наше судно дрейфует быстрее, и расстояние между судами начинает увеличиваться.

Работать машиной нельзя: под кормой нечисто, то есть буксирный трос пошел в воду за корму. Сейчас главное в том, чтобы на "Валерии Чкалове" успели выбрать и закрепить буксирный трос, пока расстояние между судами остается меньше его длины, а то проводник не выдержит напряжения и лопнет. Тогда надо будет начинать все сначала. А у нас только один заряд.

Плохо видно, что делается на корме "Валерия Чкалова".

Видно только, что работают люди. Зато хорошо видно, что делается у нас на корме. Трос быстро вытравливается за борт. Люди работают умело, но все же старпом раздаст подзатыльники тем, кто забывает о технике безопасности. В таких случаях, конечно, некогда заниматься воспитательной работой. Но все же завтра надо будет сказать старпому о недопустимости такого обращения с людьми. Завтра? Что-то будет завтра?!

Вдруг с борта "Валерия Чкалова" – вызов. Считаю, что это не что иное, как сообщение об обрыве проводника. Не успели выбрать буксир, и проводник лопнул.



*Писатель Л. Н. Князев вручает  
членский билет Союза писателей  
А. И. Щетининой  
Writer L. N. Knyazev serves a mem-  
bership card of Writers Guild to  
A. I. Schetina*



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

50



injured. The vessel broke at the place of the crack in front of the third hold. The bow was towed by a tanker while the stern listed five degrees. Mechanisms are working normally. We try to flatten this list".

We decided to take an immediate action recognizing all the danger for people on "Valery Chkalov".

Having informed "Valery Chkalov" of giving them a towing hawser, we began to maneuver. First, we had to throw a thin line to the distressed vessel by means of an flare-gun. This could only be done from a very short distance.

Such operation is not easy even in daytime and with good weather. Under the existing conditions it was extremely hard.

I felt I was not very careful in coming from the weather side and positioning "Zhan Zhores" almost inadmissibly close to the distressed vessel. Only one thought was stuck in my head: "I must do it! "

– "Starboard! Hard a-port! As you do! Half speed! Slow speed!",

"Zhan Zhores" swinging violently passed very close by "Valery Chkalov". The rope flew over towards the dis-

*"Антон Чехов", одно из последних судов Анны Щетининой  
"Anton Chekhov", one of the last vessels of Anna Schetinina*

Нет, это что-то другое. Об этом говорят слова светограммы, которые успеваю прочесть: "Экипаж "Валерия Чкалова" благодарит экипаж "Жана Жореса" за быструю действенную помощь в трудных условиях. Буксир закреплен. Капитан Шанцберг".

Проверив натяжение буксирного троса и отсутствие опасности наматывать его на винт, даем самый малый ход, чтобы предотвратить рывок, останавливаем машину, потом снова даем самый малый ход и, когда буксирный трос натянулся, постепенно увеличиваем обороты и начинаем поворачивать к линии ветра. "Жан Жорес" медленно, очень медленно стал поворачиваться. А я смотрела за корму, на огни того,





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

51

что осталось от парохода "Валерий Чкалов" – на его половинку, и думала о людях, о полученной светограмме. Если даже ничего больше в жизни не удастся сделать, то ради одного этого стоило жить.

Снова сигнал с "Валерия Чкалова": "Работайте осторожно. Учтите, ваш буксирный трос нами при выборе подрезан. Капитан Шанцберг".

Каждому моряку ясно, что значит подрезать одну-единственную прядь манильского троса. Не могу не отдать должного Александру Шанцбергу: во-первых, за то, что, несмотря на исключительные обстоятельства, он не пропустил возможности поблагодарить товари-



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

52

щей за помощь, во-вторых, за то, что ясно сказал, что буксирный трос при выборе подрезан ими. Никаких уверток. А дальше я думала: ветер усиливается, зыбь тоже. Долго ли нам удастся удерживать кормой против ветра остатки "Валерия Чкалова"? А если трос лопнет? И тут же решаю: снова будем брать на буксир.

Буксирный трос пока еще не лопнул. Машина работала малым ходом, и мы держались под углом около семидесяти градусов к линии ветра. Для того, чтобы идти круче, надо было увеличить ход, но тогда трос сразу лопнет.

На запрос о состоянии переборки машинно-котельного отделения с "Валерия Чкалова" поступил ответ: даже при таком курсе напор волн ослабел, и опасность разрушения переборки уменьшилась.

Так держались несколько часов. Но то, что должно было случиться, – случилось: буксирный трос лопнул. Мы начали выбирать его, сообщив на аварийное судно о том, чтобы они готовились принимать сигнальный линь. Трос будем подавать, как только выберем его и заделаем новый огон.

В ответ капитан Шанцберг просил меня отложить операцию до рассвета. Я поняла: опасается навала.

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1860.** 20 июня (2 июля по новому стилю) в бухте Золотой Рог основан порт Владивосток. С первых дней основания судьба и развитие поста Владивосток находились в прямой зависимости от деятельности торгового флота. Первый коммерческий рейс вдоль приморского побережья был предпринят купцом Я. Л. Семеновым на парусной шхуне "Эмилия".

**1878.** Официально объявлено об установлении пароходного сообщения между портами России и портами Индии и Китая через Суэцкий канал.

Организовано Общество Добровольного флота. Судам присваивается особый флаг: до 1898 г. это был трехцветный русский национальный флаг с гербом (двуглавый орел держит скипетр и державу), после 1898 г. – тот же трехцветный флаг, на белом поле – держава, а на синем – сигнальный рожок.

Пароход "Нижний Новгород" совершает первый пробный рейс на Владивосток и Сахалин.

**1880.** 26 февраля из Одессы снялся на Владивосток пароход "Москва" под командованием капитан-лейтенанта Чирикова, начав регулярные товаро-пассажирские рейсы отечественных судов из европейской России на Дальний Восток. Во Владивостоке создано агентство Добровольного флота.

**1881.** Состоялись первые четыре рейса по маршруту Николаевск-на-Амуре – Ханькоу, с заходом в Де-Кастри, Дуэ, Императорскую Гавань (ныне Совгавань), Корсаковский порт, Ольгу, Владивосток, Нагасаки, Шанхай.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1860.** June 20th (July 2nd according to the new style) port of Vladivostok was founded in the Gold Horn bay. Since the first days after foundation destiny and development of Vladivostok post were in direct dependence on activity of merchant marine fleet. The first commercial trip along the seacoast of Primorye was undertaken by the merchant Y. L. Semenov on-board the sailing schooner "Emilia".

**1878.** Official announcement was made for the establishment of the steamship service between the Russian ports and the ports in India and China via the Suez Canal.

The Voluntary Fleet Association was organized. The vessels were given special flags: until 1898 it was a three-color Russian national flag with the arms (two-headed eagle with a scepter and orb); after 1898 – the same three-color flag with the orb on the white field and alarm horn – on the blue.

Steamship "Nizhni Novgorod" made its first voyage to Vladivostok and Sakhalin.

**1880.** February 26th steamship "Moskva" under the command of captain-lieutenant Chirikov left for Vladivostok from Odessa having started regular cargo and passenger voyages of domestic vessels from the European part of Russia to the Far East. Voluntary Fleet agency was created in Vladivostok.

**1881.** The first four voyages from Nikolaevsk-on-Amur to Hankow calls in De Castry, Due, Imperial Harbor (Sovetskaya Gavan nowadays), port of Korsakov, Olga, Vladivostok, Nagasaki, and Shanghai took place.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

53

Наступил рассвет. Но в широте 55 градусов в декабре это не был рассветом в полном смысле слова, как мы привыкли понимать. То была мутная полутьма, наполненная летящим снегом, водяной пылью и свистом ветра. Из-за более быстрого дрейфа "Жану Жоресу" приходилось время от времени, работая машиной, заходить на ветер, а затем мы останавливались, и нас пронесло мимо "Валерия Чкалова". С рассветом мы смогли рассмотреть аварийное судно. Жутко было наблюдать, какие водовороты производит каждая набегавшая волна в оставшейся половине третьего трюма. И каждая волна наносила удары по переборке машинно-котельного отделения. А что будет, если какая-либо волна продавит эту переборку? Но человек – удивительное существо. В этом лишний раз можно убедиться, наблюдая поведение людей аварийного судна. Вот матрос подметает палубу. Уборщица вытрясает каютный коврик. Остановилась, помахала нам и снова продолжает свою работу.

На мой вопрос о возобновлении попыток подать буксирный трос капитан Шанцберг ответил, что во время такой погоды это опасно. Предложила подать буксир при помощи поплавка, но, обсудив возможности "Жана Жореса" буксировать при такой погоде, решили подождать прибытия теплохода "Ким", который следовал из США и должен был вскоре подойти к нам.

Из Владивостока нашим судам была дана загадочная радиограмма, из которой можно было заключить, что после какой-то операции можно следовать по назначению. Загадка разрешилась темной ночью, когда подошло какое-то судно без огней, помигало каждому из нас, отдавая дань морской вежливости, подошло к кормовой части "Валерия Чкалова"... Мы поняли, что это американский специальный спасатель. После подачи буксирного троса на "Валерий Чкалов" спасатель пожелал нам счастливого плавания. Мы тоже пожелали ему и друг другу счастливого плавания и отправились по своему назначению.

Утро застало нас на подходе к проливу Акутан. Ветер стих, и только крупная зыбь напоминала о шторме.

А через месяц суда, стоящие на Авачинском рейде, приветствовали новый пароход "Валерий Чкалов", на котором была та же команда в полном составе. Из числа спасателей в Петропавловске был только "Жан Жорес". Решили организовать встречу двух команд. Погода исключала возможность стоянки судов борт о борт, поэтому послали мотобот с приглашением капитану и экипажу "Валерия Чкалова" пожаловать к нам. Выражались опасения, что 65-летний капитан Шанцберг откажется от лазания по трапам, путешествия в пургу на мотоботе, но, к нашему удовольствию, через некоторое время мотобот возвратился, и на нем была группа экипажа "Валерия Чкалова" с Александром Федоровичем во главе. На палубе прибывших встречала вся наша команда. Мы с капитаном троекратно расцеловались, и он, пожимая мне руку, сказал:

– Ты котя и папа, но рапотал карашо!

И никто из команды не рассмеялся: каждый понимал, что здесь не место смеху. Этой встречей все были растроганы. Александр Федорович произвел на нас сильное впечатление. Мы знали его возраст, но можно ли было назвать его стариком? Высокий, с отличной выправкой, с хорошим, далеко не стариковским румянцем, с шапкой совершенно белых густых волос, он имел внушительный вид. Держался он очень сердечно. Вообще вечер удался. Все были довольны...



tressed vessel and dozens of hands caught it. A loud "Hurray!" erupted as both crews cheered over the raging storm.

A month later vessels traveling on Avachinsky routes greeted a new motor vessel "Valery Chkalov" with the same crew on board. Of all the rescue vessels involved only "Zhan Zhores" was in Petropavlovsk. It was decided to hold the meeting of two crews. Weather conditions did not allow vessels to sail alongside of each other so a motorboat was sent to invite the master and crewmembers of "Valery Chkalov" on board of "Zhan Zhores". We were concerned that a 65 year old master Shantsberg would decline to climb ladders in a stormy weather, but, to our satisfaction, the motorboat returned with the entire crew of "Valery Chkalov" on board headed by Shantsberg. All of the crew members of "Zhan Zhores" were waiting for them on the deck. The master Shantsberg and I kissed each other three times on the cheeks and shook hands.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

54

# Я БЫ СНОВА ВЫБРАЛ МОРЕ I WOULD CHOOSE THE SEA AGAIN

**Павел КУЯНЦЕВ**  
**By Pavel KUYANTSEV**

*Из книги П. П. Куянцева "Я бы снова  
выбрал море", 1998 год.*

Павел Павлович Куянцев (1912-1997) – капитан  
дальнего плавания, 34 года на капитанском  
мостике, награжден орденами и медалями,  
художник-маринист



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

55

## СЛУЧАЙ В АРКТИКЕ

Пароход "Каменец-Подольск" в навигацию 1955 года был в Арктике. В конце сентября с полным грузом угля мы шли из бухты Угольная к мысу Шмидта. Дифферент судну был сделан один метр на корму. Не доходя до места назначения миль пятьдесят, вступили под проводку линейным ледоколом, но к месту разгрузки не удалось подойти, так как северные ветры нагнали очень много тяжелого льда. У мыса Шмидта оба судна простояли сутки и получили приказание штаба следовать в Певек.

До мыса Биллингса обстановка была очень тяжелой, и мы едва двигались. Далее лед стал разреженнее, и у острова Шалаурова мы шли уже во льду не гуще пяти баллов. Была ясная тихая ночь, ледокол начал увеличивать ход.

В полночь на вахту заступил второй помощник – выпускник арктического училища. После нескольких суток, проведенных без сна, я почувствовал, что вот-вот свалюсь, и решил выпить черный кофе, чтобы продержаться до вахты старпома. Ледокол шел все быстрее, и пришлось попросить его убавить ход. После этого мы пошли со скоростью узлов шесть. Ледокол почти не делал поворотов и только показывал прожектором на опасные углы льдин. В час ночи я спустился вниз, заварил кофе, на что ушло минут десять, и, выпив чашку, тотчас же вышел на мостик.

Едва только глянул на обстановку впереди, сразу же увидел, что катастрофа неизбежна. Прямо по носу был свободный прямой путь за ледоколом, который ушел вперед на полмили. Кое-где плавали отдельные льдины. И их несло начавшимся ветром. Было заметно, что они меняют положение относительно ледяного поля. Однако виднелась маленькая льдинка, левее которой держал второй помощник, считая ее отдельно плавающей. Я же сразу заметил, что она не движется, и понял, что это верхушка длинного "гарана". Отворот вправо делать было поздно: "гаран" угодил бы в район носовых трюмов и мог распороть корпус судна от скулы до мостика, так как скорость была узлов семь. Единственно верное решение – остановить судно. Был дан полный задний ход. Машина заработала сразу же, и ход начал заметно снижаться. Но от работы винта на задний ход нос покотился вправо, и когда скорость уже упала узлов до четырех, носовая левая скула судна коснулась "гарана". Раздался отвратительный звук рвущегося металла. Судно резко накренилось вправо. Я нажал ключ авральных звонков. Тут же послышался звук, похожий на шум водопада: в пробоину ворвалась вода! В трюм номер один, в форпик, а может быть, и во второй тоже.

Все спали одетыми, и через минуту все были на своих местах и заводили пластырь с носа, где старший помощник Конченко со знанием дела отдавал команды. Судно быстро погружалось носом в воду, а корма угрожающе поднималась все выше. Было несколько мгновений, когда я собирался отдать команду: "Немедля всем сойти на лед!" Я не знал, останется ли судно на плаву или уйдет носом в воду с поднятой в небо кормой, подобно "Титанику". Но какая-то сила удержала меня от такой команды.

Через семь минут пластырь был на месте, погружение носа прекратилось. Открыли первый и второй трюмы. Увидели, что трюм номер один наполнен до уровня моря и более чем до половины твиндека. Нос ушел в воду по якоря. В трюме номер два и в форпике было сухо, и это всех успокоило. Винт и руль, хотя и были высоко, но оставались в воде благодаря тому, что дифферент до катастрофы был метр на корму.

## ACCIDENT IN THE ARCTIC

Motor vessel "Kamenets-Podolsk" navigated in the Arctic in 1955. At the end of September it sailed from the Ugol'naya bay to the cape of Shmidta with a full load of coal.

At 1 a.m. I went down, made coffee, and, in 10 minutes after drinking a cup, came back to the bridge.

I hardly had time to look forward but realized that an unavoidable accident was already unfolding. An ice-free clearing spread before the bow has been left by an ice-breaker sailing half a mile ahead. Pieces of ice drifted here and there. Their position relative to the ice field was changing. The second mate noticed a small piece of ice and thought it was also floating separately from the ice field. When he put the helm to port to avoid it, I noticed at once that this piece of ice was not moving and realized it was the top of a submerged ice ledge. It was too late to turn starboard. At the vessel's speed of about seven knots, a submerged ice ledge, if collided with the fore holds, could rip the vessel from the bow to the bridge. The only decision at this point was to stop the vessel. "Back-Full" command was given and it worked at once as forward motion was reduced. However, the propeller operation astern caused the moving vessel's bow to swing to starboard at the speed of 4 knots, brushing the forward port quarter against the ice. The terrible racket of tearing metal was heard and the vessel listed sharply to starboard. I turned the key for general alarm and immediately heard a splashing sound of a waterfall as water rushed into the hull to the first hold, maybe to the second hold, and the forepeak.

In seven minutes patch was placed and the bow stopped submerging. The first and second holds were opened. The first hold was filled up to the sea level and over a half of twin deck. The bow submerged under water up to the anchors.

Having discussed the situation with the master, we decided to continue the voyage and sailed to the cape behind an icebreaker with low speed while monitoring water in holds. We reached the port of Pevek at a speed of 10 knots.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

Пароход "Родина" (однотипный с пароходом  
"Каменец-Подольск")  
Steamer "Rodina" (sister vessel with steamer  
"Kamenets-Podolsk")

56



**FESCO**





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

57



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

58

Когда я приказал моему арктическому помощнику спуститься в трюм номер один и осмотреть его, он мне ответил, что боится туда спускаться. Пришлось взять его с собой, и мы оба спустились в трюм. Холм угля посередине возвышался над водой. Попытка откачивать воду из колодцев трюма не удалась, так как трубы сразу же забило угольной массой.

Когда на ледоколе увидели, что наше судно остановилось и быстро погружается носом, ледокол вернулся и подошел к нашему правому борту. А до чистой воды оставалось всего мили две-три.

Разобравшись с капитаном ледокола в обстановке, решили продолжать плавание и пошли к кромке за ледоколом малым ходом, все время наблюдая за водой в трюмах. На малом ходу судна уровень воды в трюме поднялся сантиметров на пять, в остальном ничего не изменилось. Так вышли на кромку почти у мыса Шелагского и были отпущены ледоколом. Сняли пластырь и пошли полным ходом. Уровень воды в трюме еще повысился на десять сантиметров и более не прибывал. В форпике и трюме номер два по-прежнему было сухо. Так и дошли до Певека десятиузловым ходом.

Потери груза почти не было, так как через пробоину вымыло очень мало угля. Она была по площади метр на метр, а образовавшаяся щель в корме от удара была не шире 10 сантиметров. Однако этого оказалось достаточно, чтобы трюм заполнился за несколько минут. Уголь, конечно, выгрузили весь мокрый, но его и на берегу мочили и дождь, и снег, а морская вода стекала тут же по мере выгрузки. Колодцы трюма были заполнены угольной массой в виде густой каши, которая просочилась через крышку колодца.

Пробоина, хотя и оказалась после выгрузки высоко, была все же временно заделана с помощью электросварки.

Таким образом, в арктическом плавании между вахтами старпома даже при самой благоприятной обстановке капитану следует пить кофе не внизу, а на мостике, если его не подменяет старпом.

И еще одна деталь. В своем рапорте начальнику штаба проводки Готскому я доложил, что пробоина случилась из-за моей неопытности в арктическом плавании – это была моя первая арктическая навигация. О втором помощнике в рапорте не было ни слова. Михаил Владимирович ответил, что, по представлениям русских полярников, приход судна с разбитым носом не считается великим грехом, это признак излишней смелости и уверенности. А вот когда хвостовое оперение – руль, винт – повреждено, это позор для полярника. Я преклонялся перед опытным полярником капитаном Готским и принял его слова почти всерьез. Не знаю, так ли считают молодые полярники...

## КОНЕЦ "ИНДИГИРКИ"

Александра Федоровича Раскина я знаю с 1942 года. В Великую Отечественную мы вместе плавали на пароходе "Дальстрой". Я был старшим помощником капитана, Александр – матросом 1-го класса. Все называли его Мордвин, и он охотно отзывался, так как принадлежал к этой народности. Работник он был отличный, матрос смелый и расторопный, товарищ хороший.

После гибели "Дальстроля" он ушел в Сахалинское пароходство боцманом, но мы встречались иногда во Владивостоке, что редко бывает у моряков, всегда скитающихся по морям, по-приятельски разговаривали. И вот совсем недавно я узнал, что Александр Федо-





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

59

рович плавал на "Индибирке" и был на ней, когда она трагически погибла на рифе у острова Тодо в проливе Лаперуза в 1939 году.

Мне захотелось узнать об этом, и я разыскал старого боцмана.

Мне открыла дверь милостивая молодая женщина, а в прихожей, аккуратно, по-корабельному покрашенной и чистой, встретил сам Александр, здоровый и крепкий, среднего роста широкоплечий мужчина с рябоватым приветливым лицом, и ввел в уютную, просто обставленную квартиру. А молодая женщина оказалась его младшей дочерью и, видимо, хозяйкой в доме.

Вот что рассказал мне старый боцман:

– В начале зимы 1939 года мы вышли из Нагаево. Наше судно было грузовое, но мы взяли много пассажиров. Одних только рыбаков, которых привез в Нагаево "Орочон", 440 человек.

Капитан сначала отказывался взять людей и говорил, что у него пароход грузовой, но в конце концов, поддавшись уговорам береговой администрации, согласился. Пассажиров разместили во всех четырех трюмах, и мы снялись в море.

11 декабря в пять вечера, когда ужинали, прошли мыс Анива и повернули в пролив. Ветер был не очень сильный, баллов шесть, но временами шел снег и в пурге ничего не было видно.

Мы с моим напарником, мастером на все руки, ленинградцем Павловым стояли вахту с третьим помощником. Когда в 24 часа сменялись, капитан мне сказал: "Раскин, включи у меня в каюте чайник, я спущусь и попью чай".

*Пароход "Бурят" (однотипный с  
пароходом "Индибирка")  
Steamer "Buryat" (sister ship with  
steamer "Indigirka")*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

60

*Пароход "Сучан" в Арктике  
Steamer "Suchan" in Arctic*

Я включил чайник, сказал об этом капитану, и мы с Павловым спустились в столовую. Там напились чаю и засели за домино, как обычно. Но играли недолго и ушли спать.

Только разделись и улеглись, как почувствовали удар. Тут же вбежал вахтенный матрос Вася Шевцов и крикнул: "Сели на камни! Аврал!"

Павлов кинул в него сапогом: "Какие камни, не мешай спать!" Но тут почувствовали второй очень сильный удар, и еще, и еще... Тогда мы поняли, что действительно сели на камни, и тотчас же оделись. Я даже рубаху не надел, только брюки, сапоги и полушубок. В это время судно резко накренилось, сначала на левый, затем еще больше – на правый борт.

Мы выскочили на палубу в черную ночь и за старпомом побежали к трюму номер два. В трюме уже была вода, и крен стал таким, что нужно было карабкаться. Переносной трап трюма упал, и пассажиры не могли оттуда выбраться.

Чтобы не свалиться за борт, мы, цепляясь за выступы люков и надстроек, влезли на шлюпочную палубу. Во всех каютах справа уже была вода, а судно все еще валилось на бок.

На шлюпочной палубе несколько пассажиров срезали шлюпочные крепления бритвами, так как у них не было ножей. Кое-как освободили шлюпку и спустили на воду, но ее прижало к борту, и она осталась на телях.

Тут появился боцман Виктор Сандлер с ножом. Он носил его на поясе, как все старые моряки. Виктор обрезал тали, и шлюпку освободили. Но едва в нее сели несколько пассажиров, боцман и матросы Шевцов, Руденко и Дегтярев, как ее отбросило волной и понесло к берегу. На бурунах она опрокинулась и исчезла в темноте.

Вторую шлюпку спустить не удалось. Несколько пассажиров схватились за нее, но набежавший вал смыл их в море вместе со шлюпкой.

Судно уже совсем лежало на боку. Удары волн были так сильны, что снесло дымовую трубу, мачты ушли в воду. Я оставался на шлю-





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

61

почной палубе. Вдруг снова появился старпом и, увидев меня, крикнул: "Раскин, надо спасать капитана, он остался в рубке".

Мы докарабкались до мостика и вытащили капитана прямо за ворот полушубка. Он был уже в воде в самом низу рубки и не мог сам добраться до двери, которая была над ним, как люк.

Едва мы слезли с мостика, как сильным валом его вместе с рубкой разбило, и он повалился в воду. Мы же втроем прошли по борту, который стал горизонтальным, и зацепились у края шлюпочной палубы за поручни. Так и сидели там до утра, мокрые, замерзшие и беспомощные.

Перед рассветом недалеко проходило судно, но мы не могли дать ему сигнал, да и вряд ли оно могло помочь нам.

Когда наступило утро, пришли два японских спасателя. Один из них подошел близко, погода стихла. На двух ботах они нас, оставшихся на судне и сидящих на его частях, как зайцы деда Мазая, стали перевозить по десять человек на спасатели. Так перевезли пассажиров и экипаж – 427 человек.

Александр Федорович умолк и задумался. Потом, как бы стряхнув с себя мрачные воспоминания, продолжал:

– Позже узнали, что шлюпку с боцманом Сандлером, которую опрокинуло, вынесло на берег, и Виктор, как вы знаете, он был очень силен, сумел выбраться на песок. Остальных крутило прибоем, и они едва не погибли, но Виктор всех их по одному вытащил и носил на себе за линию прибоя, как детей, где они лежали почти без сознания. Сам же он расхаживал по берегу в трусах и кимоно, смешно болтавшемся на нем. Нарядили его японские рыбаки, прибежавшие из ближайшего поселка на помощь

К вечеру пришел японский пароход, и нас со спасателей и с берега перевезли на него. Многие утонули в прибое, и их выбросило на песок. Другие погибли в трюмах. Когда погода стихла, их похоронили японцы около поселка.

Пароход привез нас в порт Вакканай, а оттуда на пароме мы переехали в Отару. Пришел пароход "Ильич" и увез нас домой.

Сандлер после рассказывал, что ему с берега было видно, как у нашего судна был распорот весь борт. Туда, видимо, и хлынула вода, поэтому оно так быстро и завалилось в сторону больших глубин.

Вася Шевцов, стоявший вахту со вторым штурманом, говорил, что едва только капитан сошел вниз выпить чай, как ему показалось, будто слева фосфорится вода. Вася доложил об этом штурману, но тот ответил: "Тебе померещилось". Может, если бы на мостике был капитан, он бы так не посчитал и тогда успел бы отвернуть от рифов.

Так закончил свой рассказ выдавший виды старый морской волк Саша Раскин по прозвищу Мордвин.

Японцы на месте братской могилы, где похоронены погибшие пассажиры и моряки, установили памятник, а в поселке Сарафуцу невдалеке устроили мемориальный музей.

В 1976 году сотрудники Дальневосточного пароходства посетили музей и отвезли туда модель "Индикирки" и другие экспонаты.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

62

# ВО ЛЬДАХ – БЕЗ ЛЕДОКОЛА ICEBOUND – WITHOUT ICEBREAKER

**Николай БУБНОВ**  
**By Nikolay BOUBNOV**

*Николай Петрович Бубнов работает в ДВМП с 1955 года*



*Дизель-электроходы "Оленек" и "Василий Федосеев"*  
*Diesel-electric ships "Olenek" and "Vasily Fedoseev"*

**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

63





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

64

До 1961 года зимней навигации в Магадане по существу не было. Весной и осенью работали там старые ледоколы: "Адмирал Лазарев", "Иосиф Сталин" – потом его в "Сибирь" переименовали, старый "Адмирал Макаров", "Анастас Микоян". Когда же они уходили, до мая порт замирал. А в октябре 61-го года во Владивосток пришел ледокол "Москва", и я был назначен туда гидрологом. И в декабре мы пошли в Магадан на первую зимнюю навигацию. Рейс по существу был экспериментальный и "Москва" справилась с зимними льдами Охотского моря. Навигация прошла весьма успешно, и пароходство объявило о возможности круглогодичного плавания в этом районе.

Оказалось, что это очень удобно и выгодно в первую очередь для магаданского порта, для грузополучателей – ведь основной поток грузов идет не в сам Магадан, а по зимникам в глубь Колымы, на Чукотку. Летом туда невозможно проехать, и на прииски доставить тяжелый груз можно только по зимникам, когда замерзнут реки и тундра.

Когда завезенные летом грузы ждут зимы в магаданском порту – это не только очень дорого, но и несет еще очень много неудобств из-за неравномерного, зависящего от очень многих факторов грузопотока. А здесь – приходит пароход, и груз прямо идет на машины, сразу отправляется по назначению. Причем машины очень интересные –

во-первых, все кабины грузовиков обиты оленьими шкурами изнутри. Установлена печка. Сначала были бензиновые печки, но они не оправдали себя – если случится поломка в дороге, то бензин может закончиться.

Поэтому вернулись снова к обычным буржуйкам, которые растапливаются чурочками. И труба выведена, и дым идет – ощущение, как пароход по тундре движется! Ведь морозы-то там страшные – 50 и больше градусов, резины на колесах хватает на одну только поездку туда и обратно, это около 2000 километров до отдельных пунктов. Поэтому выгодно было, чтобы груз не лежал на складах, а сразу отправлялся с пароходов. Ведь дело еще и в том, что летом большая часть судов работала на Арктику – там навигация-то короткая и надо было успеть с северным завозом, а при этом значительную часть судов приходилось отвлекать на Магадан. Поэтому круглогодичная навигация в Охотском море решала сразу очень много проблем. И железная дорога равномернее стала работать, и порты Владивостока и Находки, которые просто задыхались от грузов, предназначенных для Запоярья и Магадана. А так появилась возможность более ритмичной, а значит, и более качественной их обработки.

Таким образом ледокол "Москва" отработал в Магадане зиму 1961-62 годов, и оттуда сразу мы

*Такой лед не берет и взрывчатка  
Such ice is useless to explode*







125 лет  
Дальневосточному  
Морскому  
пароходству

Far-Eastern  
Shipping Company  
is 125 years old

65

Ледокол "Владивосток", 1994  
Icebreaker "Vladivostok", 1994



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

66

пошли в Арктику. И случилась очень тяжелая навигация. Под Новосибирским проливом мы потеряли винт. Пришлось вставать на ремонт на всю зиму. Остальные ледоколы после этой навигации тоже вышли с большими потерями, и идти в Магадан было некому. Поднялся большой шум, что, мол, срывается завоз к промысловому сезону – запастись там и т.д. Дело дошло до ЦК партии. Оттуда пришел грозный приказ – обеспечить во что бы то ни стало завоз необходимого оборудования и генеральных грузов в Магадан. А чем обеспечить – ледоколы-то не на ходу?

А я работал в Магадане с 1957 года гидрологом на разных ледоколах, в ледовой разведке много летал и район этот уже неплохо знал. Тогда Магаданом занималась не служба ледокольного флота, а морская инспекция. Ею руководил заместитель начальника пароходства по мореплаванию Василий Константинович Лютиков – хороший такой му-

жик! Я к нему пришел и говорю: раз такая сложилась ситуация с ледоколами, давайте попробуем другой вариант – если хорошо организовать ледовую разведку, можно попытаться обойтись без ледокола. То есть карта проводки спускается сразу на судно с учетом его возможностей. Предложение, честно говоря, многие – капитаны-наставники, руководство – восприняли в штыки: что, мол, с ума сошел – ледоколы не могут справиться, а тут вообще без них... И только Лютиков поддержал. А что, говорит, давай попробуем!

Меня назначили заместителем начальника морских ледокольных операций, и с этими полномочиями поехал я в Магадан. Начальником оставался Лютиков, а практически вся ответственность была на мне. Что называется, назвался груздем... Пошел я к начальнику магаданского порта, к капитану порта, на прием к первому секретарю Магаданского обкома партии – Афанасьев тогда был – и сказал,

## Хроника

*Из истории русского мореплавания на Тихом океане*

**1886.** Для развития русского торгового флота на Дальнем Востоке правительство приняло закон о большом каботаже. Этот закон предусматривал увеличение субсидий за регулярные рейсы на восточную окраину России.

**1890.** 14 ноября во Владивостоке открылись мореходные классы.

**1891.** Начинается строительство Уссурийской железной дороги – восточной части Транссиба, а в 1896 г. – прокладка КВЖД, что вывело Россию к концу века по длине железных дорог на второе место в мире.

**1894.** Во Владивосток прибыл ледокольный пароход "Силач", который впервые в истории порта всю зиму 94-95 гг. поддерживал непрерывно свободное плавание по каналу от Эгершельда до открытого моря. С этого момента суда Добровольного флота совершали регулярные рейсы с Черного моря до Владивостока и обратно без перерыва на зимний период.

**1895-1899.** Строительство Владивостокского коммерческого порта.

**1904-1905.** Русско-японская война нанесла большие потери дальневосточному флоту, особенно флоту малого каботаже.

**1906-1907.** Добровольный флот решительно перестраивает свою работу, заметно обновляет свои суда на Восточной линии: сюда прибывают "Колыма" и "Ставрополь", за ними – построенные в Германии товаропассажирские суда "Рязань", "Пенза", "Полтава", "Симбирск", "Орел".

*From history of Russian navigation at the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1886.** The government passed the law on inter-coastal navigation for the purpose of the Russian merchant marine fleet development in the Far East. This law provided increase of grants for regular trips to the Eastern outlying districts of Russia.

**1890.** November 14th nautical classes were opened in Vladivostok.

**1891.** Russia began construction of Ussuriisk railway, the eastern part of the Trans-Siberian Railway and began construction of the Chinese Oriental Railway that led to being ranked second in the world in the railway length by the end of the century.

**1894.** Icebreaking steamer "Silach" arrived in Vladivostok and during the winter of 1894-1895 continuously supported free navigation along the channel from Egersheld to the high sea for the first time in the history of this port. From this moment Voluntary Fleet vessels made regular voyages from the Black Sea to Vladivostok and back without break for winter period.

**1895-1899.** Construction of Vladivostok commercial port commenced.

**1904-1905.** Russian-Japanese War inflicted a great defeat on the Far-Eastern Navy especially on in-shore navigation fleet.

**1906-1907.** Voluntary Fleet resolutely reorganized its accomplishment, appreciably updated its vessels at the Eastern line: "Kolyma" and "Stavropol" arrive followed by cargo and passenger vessels "Ryazan", "Penza", "Poltava", "Simbirsk" and "Orel" built in Germany





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

67

какая мне нужна помощь. Тогда ледовая разведка была в ведении гидрометинститута. Им выделялись по тем временам очень хорошие средства, в основном для науки. Они делали декадные облеты на самолетах, были разработаны специальные маршруты, я тоже принимал участие в этих облетах. Выделялись специальные деньги на обеспечение разведки для подхода судов. Конечно, для подробной ледовой характеристики люди там были неопытные. За льдами они наблюдали, как требовалось для науки, а для разработки судов карту составить не могли... Но коллектив там был очень хороший. С пониманием отнеслись ко всем моим просьбам – тем более что это все было нужно для них же. Для Магаданской области, для Колымы.

Очень хорошая там была группа в ледовой авиаразведке. И мы всю зиму встречали буквально каждый пароход, который приходил в Охотское море.. Тогда работали "Амгуема", "Пенжина", "Оленек" – "броненосцы", как мы их тогда называли, и лесовозы польской постройки: "Витимлес", "Приморлес", "Анадырьлес" – хорошие суда усиленного ледового класса.

Каждый пароход сообщал мне о своем приходе, я его встречал... Это была единственная навигация без ледоколов. Зима 63-го года. На южной оконечности острова Завьялова просматривается еле выраженная цепочка разводий. А там уже по молодым льдам, то есть выбирали момент, чтобы пройти. Но не всегда. Как-то долго не выходили

циклоны, ветров сильных не было, и лед там замерз, и замерз очень крепко. И подошли сразу три лесовоза – "Адимилес" (капитан Белошапкин), "Приморлес" и "Анадырьлес". Но когда посмотрели – лед настолько уже смерзся – меньше 30 сантиметров даже вдоль берега не было. Вылетели на разведку, карту составили – такая безнадежная обстановка! Поэтому когда курс проложил, вымпел сбросили Белошапкину, как наиболее опытному в ледовом плавании капитану. Он шел первым, а остальным было рекомендовано идти не в кильватере, а уступами, то есть друг за другом, но параллельными курсами. На случай – когда первый застрянет, второй пройдет мимо и как бы околет его. На следующий день у меня полетов не было, я приехал в порт, спрашиваю у начальника порта Шевченко Александра Даниловича – сейчас его именем пароход назван – мол, идет? И мы стояли на причале и наблюдали, как они подошли таким вот уступом – от самой кромки так и шли до причалов порта. Красиво так подходили! Раньше такое не применялось! Приходилось идти и на такие ухищрения. И тем не менее работали!

...Дело в том, что у меня уже был большой опыт работы гидрологом на ледоколах, я много летал и на вертолетах. И я не только о себе говорю, но и обо всех гидрологах – моих коллегах: мы оценку проходимости с воздуха даем точнее, более надежную. У нас глаз более наметанный. Были случаи, когда даже опытный капитан с мостика счита-

*Безледокольный прорыв в порт Магадан. Слева направо: "Приморлес", "Адимилес", "Анадырьлес"  
Icebreaker-free breakthrough to the port of Magadan. From left to right: "Primorles", "Adimiles", "Anadyrles"*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

68



*Ледокол "Иосиф Сталин"*  
*Icebreaker "Iosif Stalin"*



*Теплоход "Таганрог"*  
*Motor vessel "Taganrog"*

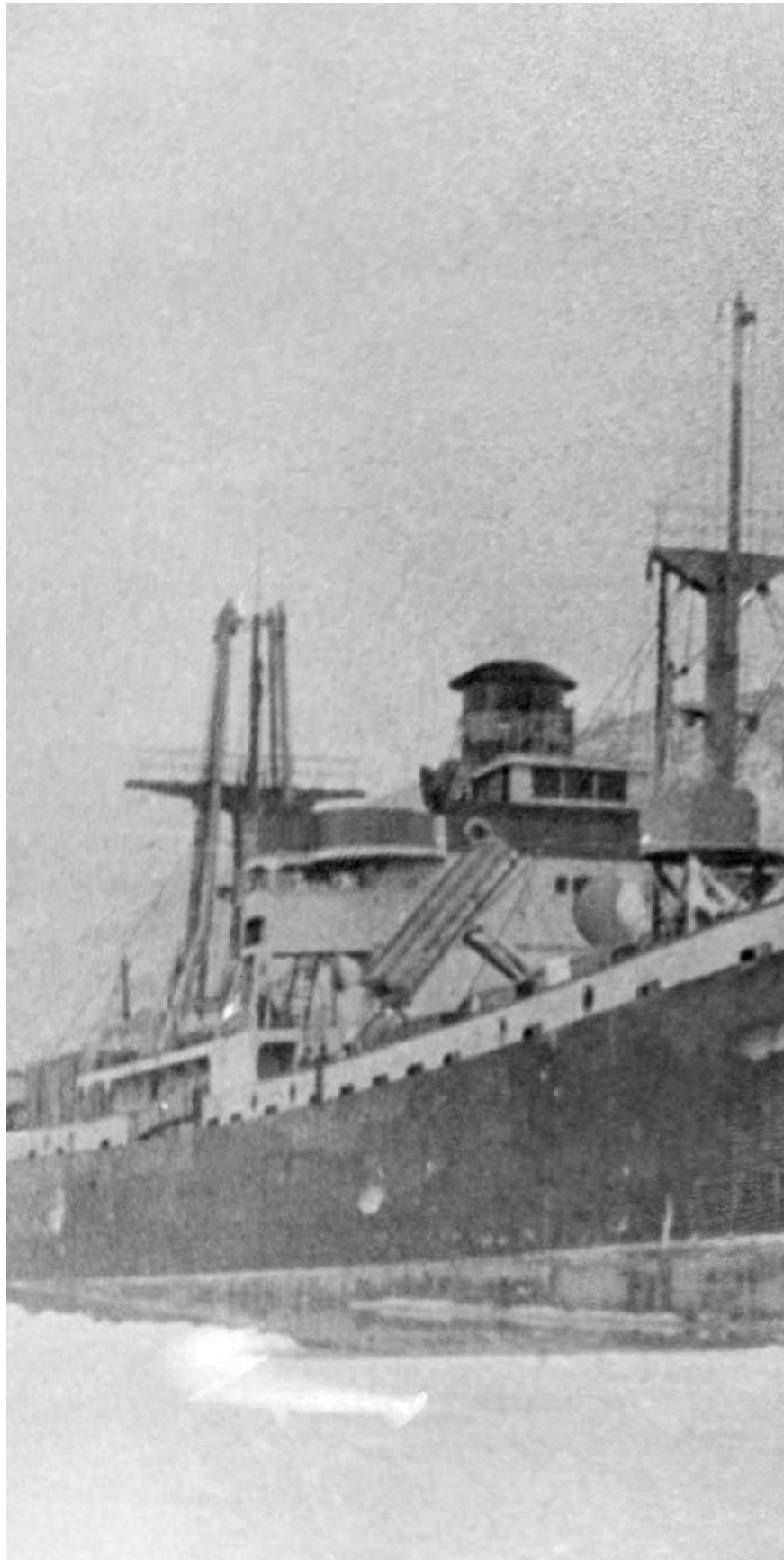


*Пароход "Брянск"*  
*Steamer "Bryansk"*



*Теплоход "Адмирал Сенявин"*  
*Motor vessel "Admiral Senyavin"*

*Пароход "Емельян Пугачев"*  
*Steamer "Emeliyan Pugachev"*

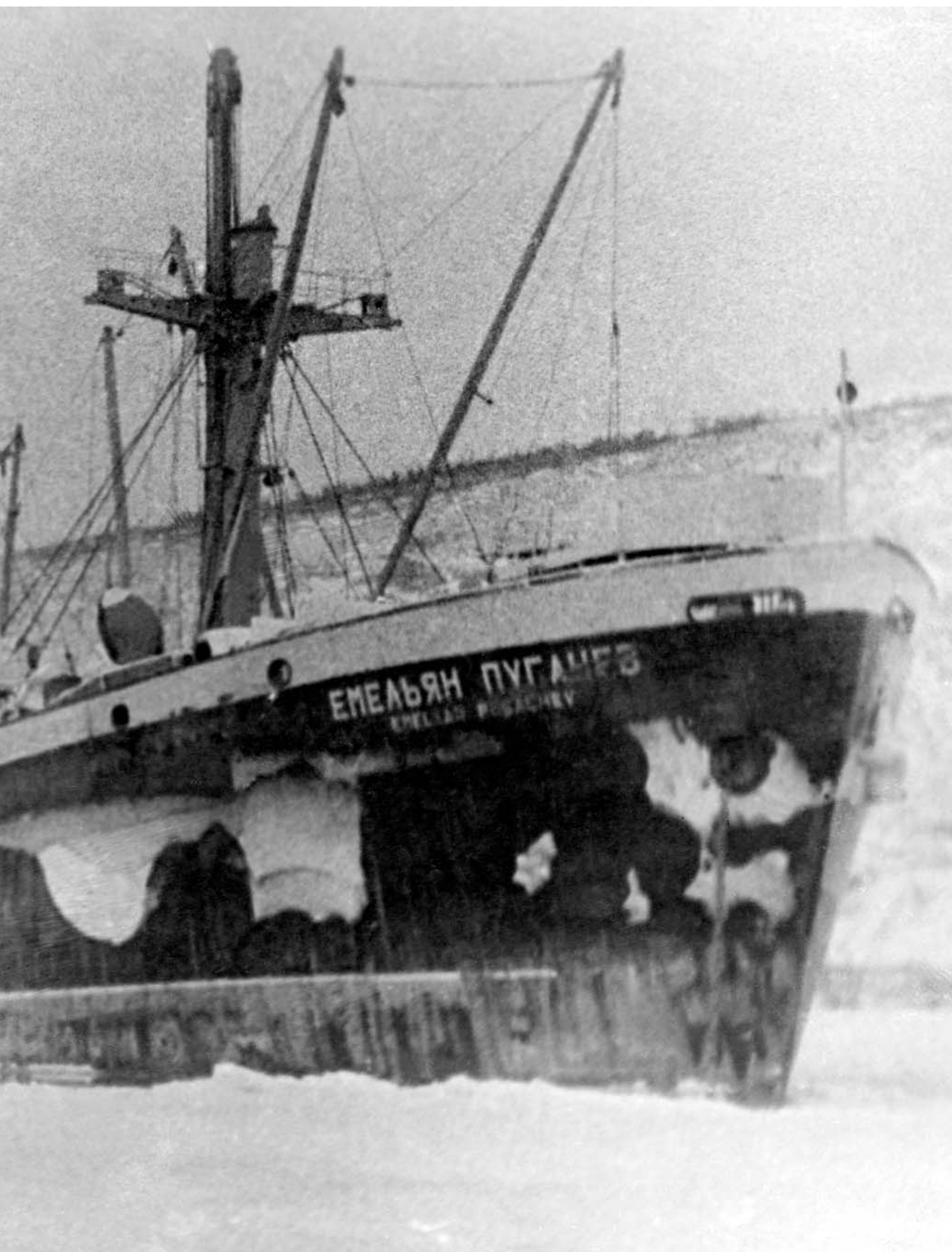




125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

69



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

70



*Дизель-электроход "Забайкалье"  
Diesel-electric ship "Zabaikalie"*

ет, что здесь можно пройти, а гидролог с вертолета дает ему другой курс. Бывает даже, что просто зависнешь перед носом ледокола и командуешь: идите на меня! А у гидрологов другие требования были. Они делали редкие галсы – для общей картины прогнозов этого хватало. А для проводки каравана надо было увидеть и нанести на карту каждое разводье, каждую трещину.

У меня были позывные всех наших судов, и работать надо было буквально с каждым... Сама карта оставалась у нас, а судно получало кальку с курсом следования. Капитан накладывал кальку на свою карту и получал полную картину рекомендуемого прохода. Так продолжалось всю зиму. Когда выходили циклоны, они ломали лед, и было намного легче. Обычно после шторма мы вылетали на разведку и корректировали курс, где легче было пройти. Так всю навигацию и отработали без ледоколов.

– Николай Петрович, а вам не страшно было? А если бы какая неудача случилась или застряли бы где – как у берегов Сахалина, когда несколько судов вмерзло в лед и ледоколы не смогли ничего сделать?.. Или трагедии с "Витимлесом", "Ниной Сагайдак" – на дне морском покоятся...

– Ну конечно! Во-первых, надо было провести караван, чтобы суда не получили пробоину, чтобы прошли они с меньшими потерями, чтобы успеть в то время, когда погода позволит ... Ну конечно, ответственность огромная.

Но это тот случай, когда обо всем забываешь – есть твоя работа, и от тебя в данный момент все зависит, – тут уж бояться некогда.

– Так вы сами взвалили на себя этот груз ответственности...

– Ну, в общем-то, да. Поначалу у всех очень большие сомнения были – у руководителей пароходства, и магаданского порта и области... Но ничего, все обошлось даже лучше, чем можно было ожидать, – навигацию провели, грузы доставили, потерь и особых аварий не было...

– А этот ваш опыт – проводки во льдах без ледоколов – потом был востребован или так и остался единичным?

– Он не повторялся, потому что больше не было таких ситуаций. На следующий год уже работали ледоколы "Москва", "Сибирь", через два года пришел "Ленинград", за ним – "Владивосток", потом пришел "Ермак", следом "Адмирал Макаров"... Очень мощный ледокольный флот образовался в пароходстве. Поэтому уже таких проблем не возникало. Если кто-то выходил из строя – всегда была возможна замена. Ведь мы совершали до трехсот проводок, работали девять линейных ледоколов. В навигации участвовало около 200 судов, которые перевозили до 3 миллионов тонн грузов.

– Получается, что все по существу может зависеть от одного человека – от его желания, рискованности, авантюризма в какой-то мере...





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

71

– Ну да, многие считали это авантюрой, не верили, что получится задуманное. Риск – это да, и риск большой, но ледовое плавание всегда идет на грани риска. А я работал в Магадане с 1957 года на разных ледоколах, много летал в ледовой разведке и район этот уже неплохо знал. Весенний, осенний лед, приливы, когда сжатие можно ожидать, разрежение льда. Уже знал наиболее слабые места, когда можно идти, допустим, не напрямую. Ведь для судов, даже для ледоколов, самое страшное – сжатие. Здесь надо было работать по отдельности с каждым судном с учетом его возможностей, и вот это уже зависело от меня.

...Капитаном на "Москве" был Михаил Владимирович Готский. До этого он был капитаном-наставником в Севморпути, потом командовал ледоколом "Адмирал Лазарев", потом улетел в Мурманск и там принимал ледокол "Москва" – сначала дублером капитана прошел на нем Северным морским путем до Владивостока и здесь принял его уже как капитан.

Я за шестьдесят лет службы в пароходстве со многими замечательными людьми работал. Среди них Михаил Владимирович на первом месте стоит. Человек очень интересный, широко образованный. Знал множество стихов и любил читать их во время отдыха. Редкостного таланта руководить людьми. Как-то очень умел понимать людей. Если провинится кто, напьется или еще что-нибудь, приходит к нему: виноват, мол, наказывайте! Чего, говорит, тебя наказывать, ты уж сам себя наказал. Ну, а уж если кто выступать начинает, врать – таких не терпел, они как-то и в экипаже не задерживались. И за каждого он умел постоять, за каждого! Потому, наверное, у нас сложился такой экипаж – первый экипаж ледокола "Москва" настолько сдружился, настолько был хороший! А ведь это около ста человек! К нему ведь с какими только вопросами не обращались: квартиры нет, с женой неполадки, с детьми там какие-то проблемы, в вытрезвитель попал... Он понимал, что у всех свои слабости, может и ошибаться человек – он в каждом уважал личность. И мы – вот этот первый экипаж – мы до сих пор поддерживаем отношения:

переписываемся, поздравляем друг друга... И еще отличало Готского – он был настоящим морским интеллигентом. Что мы знали по книгам о лучших традициях флота – вот это все очень органично в нем присутствовало: образованность, широкая культура, умение себя держать, отношение к людям... Моряк он был от Бога. Его книга "Опыт ледового плавания" стала настольной для полярных штурманов. За нее Готскому была присуждена ученая степень кандидата географических наук. Очень ревностно он соблюдал морские традиции и воспитывал экипаж в этом духе. Он хорошо знал историю мореплавания. Я тоже этим интересовался. Поэтому меня заставлял каждый день по радио выступать с небольшой лекцией о тех местах, где мы работали: пролив Вилькицкого, мыс Шелагского... Постоянно занятия устраивал со штурманами, английским языком занимались. И меня привлекал к ним. Сказал: если хочешь стать хорошим специалистом, одну вахту ты должен стоять. И я как штурман стоял одну вахту с 4 до 8 часов утра. Я старался, как-то невозможно было не оправдать его надежд... Мы с ним были в хороших, в очень хороших отношениях.

И вторая яркая личность – Николай Федорович Инюшкин, прекраснейший человек! И он тоже много, очень много дал: остроумный, жизнерадостный, душа коллектива, огромным уважением пользовался среди моряков. Он работал на ледоколе "Красин", участвовал в проводке караванов PQ. В американском документальном фильме "Неизвестная война" есть кадр, когда немецкий самолет пикирует на ледокол "Красин", – так вот на капитанском мостике был тогда Николай Федорович. Во время первого международного геофизического года он участвовал в походе в Антарктиду, когда туда пошли "Лена" и "Обь" – он был дублером капитана на первом судне... Он спасал экспедицию на Гренландии. От Советского Союза был представлен к международной медали полярников "Вега"... Человек богатейшего опыта, он знал очень много деталей, нюансов своей профессии, о которых нигде не написано, и старался это передать...



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

72

Медалью Дружбы ДРВ  
награждены многие моряки  
Дальневосточного пароходства,  
в том числе  
капитан В. В. Соколов,  
электромеханик Н. Н. Рыбачук,  
боцман Ю. С. Зотов  
Medals of Friendship DRV were  
given to many FESCO seamen  
including the master V.V. Sokolov,  
electro-engineer N.N. Rybachuk,  
boatswain Y.S. Zotov



# ТРАГЕДИЯ В КАМФЕ TRAGEDY IN CAM PHA

Галина ДУДКО  
By Galina DOUDKO







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

73

"ВСЕМ, КТО МЕНЯ СЛЫШИТ, ПЕРЕДАЙТЕ ВЛАДИВОСТОКУ: ТЕПЛОХОД "ГРИША АКОПЯН" ПОДВЕРГАЕТСЯ БОМБАРДИРОВКЕ В ПОРТУ КАМФА. НА СУДНЕ СИЛЬНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ. ПОВРЕЖДЕН ПРАВЫЙ БОРТ, ПОЖАР ПЕРЕБИТЫ ПОЖАРНЫЕ МАГИСТРАЛИ, КАПИТАН РАНЕН, СНОВА БОМБЯТ (ЭТА ФРАЗА ПОВТОРЯЛАСЬ НЕСКОЛЬКО РАЗ). ГОРИТ РАДИОРУБКА, ВЫНУЖДЕН ПОКИНУТЬ ПОМЕЩЕНИЕ".

Такую вот радиограмму без адреса и без подписи 10 мая 1972 года передал в эфир начальник радиостанции теплохода "Гриша Акопьян" Юрий Борисович Неунылов. Капитаном этого теплохода был Николай Васильевич Пухов.

Буду капитаном – решил 17-летний московский паренек Коля Пухов, впервые ступив на борт судна, зажав в руке направление. Было это в 1943 году, 9 мая, так что этот день для него – самый лучший в году. День Победы, "праздник со слезами на глазах", пришел попозже, в 1945-м. Николай Васильевич был одним из тех, кто "приближал его, как мог", участвовал в "огненных" рейсах, ходил в Америку.

И все последующие годы Николай Васильевич, где бы ни находился – в море или на берегу, – День Победы всегда отмечал трогательно и торжественно.

9 мая 1972 года он встретил во Вьетнаме, в порту Камфа. Теплоход "Гриша Акопьян" как раз в этот день поставили к причалу под погрузку угля на Японию. В Камфу он прибыл из Хайфона, куда доставлял муку.

Праздник Победы прошел на теплоходе подобающим образом. И этому не помешали налеты американской авиации, которые в этот день совершались трижды, один пришелся как раз на торжественное собрание. Пришлось прервать его и отправляться в гермоблок. Возмущению моряков не было предела.

На следующий день налеты начались прямо с рассвета. Погрузка судна шла полным ходом, хотя из-за этого ее приходилось прерывать. В трюмах уже было 3185 тонн из 4000 запланированных. Выход "Гриши Акопьяна" в рейс был назначен на 6 часов утра 11 мая.

16.55 местного времени. На судне заканчивался рабочий день. Кто собирал инструмент, кто переодевался, кто перед ужином принимал душ. В это время была объявлена воздушная тревога – третья за день. Кто в чем был понеслись в гермоблок, расположенный на левом борту. Судно было ошвартовано левым бортом к причалу (это немаловажная деталь в данном случае). На теплоходе привыкли четко выполнять предписания по тревогам, за это был строгий спрос. Тем более и сюда, в Камфу, дошло сообщение, что 9 мая самолеты, возвращавшиеся после бомбежки Хайфона, обстреляли танкер "Певек", стоящий на внешнем рейде. Судно получило повреждения, несколько человек тяжело ранены.

17.00. Самолеты США начали бомбардировку обогатительной фабрики, расположенной в полутора километрах от судна.

17.05. С самолета США типа F-4 на теплоход "Гриша Акопьян" была сброшена тяжелая фугасная бомба (вес около 250 кг), попавшая в ботдек в районе расположения мотобота правого борта.

Рассказывает Юрий Неунылов:

– В момент взрыва на мостике из экипажа находились капитан и я: он в штурманской, я в радиорубке – таково расписание по тревогам, которое на нашем судне четко выполнялось, капитан очень строго спрашивал за это, и я уверен, что мы избежали больших жертв только благодаря этому.

Бомбежка нашего судна не была случайной – летчики целились именно в наш теплоход. Во время налета небо было безоблачным, видимость отличная. Судно имело не только обычные отличительные знаки принадлежности к СССР (флаг на корме, марку СССР на дымовой трубе), но и на крышке трюма № 2 был нарисован Государственный флаг СССР. Самолетов было много (как мы потом узнали – 34), но взрыв был один – как по ко-

TO ALL – HEAR ME, SEND VLADIVOSTOK: M/V GRISHA AKOPYAN IS BOMBED IN KAMFA. WE HAVE SERIOUS DAMAGES. STARBOARD IS AFFECTED. FIRE SITUATION. FIRE MAIN PIPES ARE BEATEN-UP. MASTER IS WOUNDED. BOMBING AGAIN (repeated several times). RADIO CABIN IS ON FIRE. HAVE TO LEAVE STATION.

On May 10, 1972 this radiogram without a return address and a signature was sent on the air by Yuri B. Neunilov, a radio officer of the motor vessel "Grisha Akopyan". Nikolay V. Puhov was the captain.

On May 9, 1972 "Grisha Akopyan" was in Vietnam, in the port of Cam Pha. It arrived at Cam Pha from Haiphong with a load of flour. That day "Grisha Akopyan" was berthed to load a shipment of coal destined for Japan. The WWII Victory Day was celebrated with the usual festivities. Even three American air-force attacks on Cam Pha that day, once during the celebration meeting, did not seem to disturb anyone. However, the gathering was eventually interrupted and sailors were ordered to proceed to a pressurized block for shelter, a strictly implemented emergency procedure.

The next day the attacks started at dawn. At 16:55 GMT the work day came to an end. Some seamen were picking up tools, some were changing their clothes, and others were showering before supper. At that moment an air-raid alarm sounded, the third one of the day. The planes began bombardment of an enrichment plant located a kilometer and a half away from the vessel. Half-dressed people raced for the port pressurized block strictly following the usual emergency procedure. The motor vessel was berthed to port (it was rather important detail in that case). The emergency procedure was especially enforced due the message stating that on May 9th the American planes, returning after bombing of Haiphong, had attacked Soviet tanker "Pevek" stationed in the outer harbor. The ship was seriously damaged and people were seriously wounded.

At 17:05 GMT a U.S. F-4 type plane dropped heavy explosives with an approximate weight of 250 kg on "Grisha Akopyan" and hit the boat deck. Soon after the explosion, the radio officer Neunilov tried to send the message to Vladivostok, but could not connect because the main antenna has been dismantled to accommodate the loading operations. The only other option was to transmit over the bolt antenna, but during the explosion the antenna panel was torn away but remained hanging on it's wires. Fortunately, a charge was barely flowing to the





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

74

transmitter and reception was possible.

Captain stormed into the radio room and, standing in a pool of his blood, shouted "Transmit to Vladivostok!" The radio officer did not have a heart to tell the captain that such transmission was not possible. So he used his only chance and tuned to a frequency of the port of Vladivostok hoping that some vessels would receive his transmission: "TO ALL – HEAR ME, SEND VLADIVOSTOK: M/V GRISHA AKOPYAN IS BOMBED IN KAMFA. WE HAVE SERIOUS DAMAGES. STARBOARD IS AFFECTED. FIRE SITUATION. FIRE MAIN PIPES ARE BEATEN-UP. MASTER IS WOUNDED. BOMBING AGAIN. RADIO CABIN IS ON FIRE. HAVE TO LEAVE STATION."

Fire was approaching the radio room and the bulkhead was already in flames. Sparks were reaching radio officer, but he hadn't left the room until he was sure his message was heard.

The rescue ship "Diomid" was the first to have had detected this emergency signal. This meant that motor vessel "Grisha Akopyan's" situation had been reported to Vladivostok. Years later, that radiogram was taped and presented to Neunilov by the "Diomid" crew. He keeps as a memento of the tragic hours.

After the violent explosion had shaken up the ship, it was discovered that the bulkheads had been pierced through by some fragments. Luckily, they didn't reach the heads of sailors staying in the pressurized block. Some had minor injuries. Before the bombing had begun almost an entire crew had gathered in the block. Yury S. Zotov, a boatswain, hurried on his way to safety. He had been standing watch and was not alone – 7 Vietnamese representatives were with him at the time. At the time of bombardment they were on-board in connection with the coal shipment. Being a good host, the boatswain opened the block doors and let them in first before entering the shelter himself. At the very moment when Zotov was closing the door, an explosion occurred. He shielded the Vietnamese with his own body and aerial bomb fragments shredded his hand and shoulder. Zotov fainted. Three of the Vietnamese were wounded, one of them rather badly, but all of them were alive.

It was getting dark as it does quickly in the tropics. In addition to the heavy explosives, the vessel was attacked with anti-tank bombs. Two blast bombs fell into the opened holds. One of them didn't explode. Two more were found on the shore near the ship.

манде. И такой устрашающей силы – казалось, что земля смешалась с небом и мы вместе с судном летим в воздух. Видно, так было задумано американскими летчиками и теми, кто посылал их бомбить, – запугать, оглушить, парализовать волю советских моряков.

В этот момент я сидел в кресле около приборного щита, и меня вместе с креслом сдвинуло на несколько метров в сторону, – это меня и спасло, т. к. осколком пробило переборку со стороны штурманской рубки, он пролетел мимо меня и врезался в диван, распоров его как раз по середине. Сорвало дверь – и она повисла на одной петле и была закинута осколками со стороны коридора. Погас свет. Не успел заглухнуть звук взрыва, как тут же что есть мочи загудел ревун – сработала аварийная сигнализация.

Придя в себя после этих жутких минут, ощутив, что я все-таки жив, первым делом протянул руку к передатчику. Антенный щит был сорван и висел только на кабелях, но – о, чудо! – питание на передатчике и приемнике сохранялось. Я сразу же стал настраиваться на Владивосток. В это время, с трудом пробравшись через завалы, в радиорубку ввалился капитан.

– Передавай, – выпалил он. Глянул я на Николая Васильевича и обмер – под ним была лужа крови, капало прямо с беленького тропического костюма.

– Передавай, – повторил капитан.

А как передашь, если Владивосток меня не слышит, но ведь не могу же я сказать об этом капитану... Тогда я решил использовать единственный шанс – настроился на частоту порта Владивосток, должны же меня услышать какие-нибудь суда.

Я начал записывать в журнал, что говорил капитан, но затем бросил и стал передавать в эфир сразу: "Всем, кто меня слышит, передайте Владивостоку: теплоход "Гриша Акопян" подвергается бомбардировке в порту Камфа. На судне сильные повреждения". Вот такую радиограмму без адреса и подписи послал в эфир 10 мая 1972 года начальник радиостанции Юрий Неунылов. Он передавал ее со слов капитана Николая Пухова – времени записывать в журнал не было: в любую минуту могли выйти из строя передатчик и приемник, которые и так чудом уцелели.

Он не мог связаться напрямую с Владивостоком: главная антенна была опущена во время погрузки судна – пришлось работать на штыревую. И время суток – вечер – для связи было крайне неблагоприятное. Не-

*Моторист теплохода "Туркестан" Иван Земцов  
Motorman of motor vessel "Turkestan" Ivan Zemtsov*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

75

унылов использовал единственный шанс – настроился на частоту порта Владивосток. Должны же услышать его какие-нибудь суда...

Капитан был ранен (в обе ноги), но не чувствовал это, не видел лужи крови.

Как только улеглось эхо мощного взрыва, первые мысли капитана: что с судном, как экипаж, все ли живы?

Он пытался сделать объявление по судовой трансляции, но она не работала. Не ответили парные телефоны из машины. И вдруг звонок, вначале он даже не понял, откуда этот сигнал, так как коммутатор командной связи был сорван со своего места.

Звонил первый помощник капитана Дмитрий Василенко из гермоблока, сообщил, что есть раненые и требуется аптечка. Послать за медикаментами было некого: на мостике только он да начальник радиостанции. Капитан сбежал вниз, в лазарет, но он был разрушен. Николай Васильевич попытался пробиться в свою каюту за документами, но не смог: все проходы были запрессованы остатками мебели. Из кают по правому борту шел едкий ярко-оранжевый дым – было невозможно дышать.

Не смог он добраться и до кают старпома, где был судовой журнал, и третьего помощника, где лежали паспорта моряков. Капитан вернулся на мостик – во всех аварийных случаях его место здесь, он руководит действиями экипажа.

За эти несколько минут, что Пухов отсутствовал, в штурманской и радиорубке начался пожар. В густом дыму, открыв дверь на палубу, чтобы не задохнуться, сидел Неунылов и передавал аварийную радиogramму, каждый раз добавляя по несколько слов: "На судне сильные повреждения, поврежден правый борт. Пожар. Перебиты пожарные магистрали. Снова бомбят. Капитан ранен".

Последние слова Юрий Борисович добавил от себя. Ох, и попало ему за это от капитана (зачем было жену волновать?).

Минут двадцать работал в эфире Неунылов. Ничто не могло оторвать его от ключа, даже когда к нему в радиорубку протиснулся вьетнамский пограничник с оторванной рукой, чтобы спросить разрешения у капитана покинуть свой пост.

Юрий Борисович работал в темноте – свет после взрыва погас. Не действовало и аварийное освещение – помещение аккумуляторной было разнесено взрывом бомбы. В открытую дверь могли попасть осколки – бомбардировка продолжалась.

Огонь приближался к радиорубке, начала уже гореть переборка, до Неунылова долетали искры, но он не покинул ее, пока не убедился, что его услышали.

Первым сигнал бедствия принял спасатель "Диомид". Значит, во Владивостоке будут знать, что случилось с "Гришей Акоюном". На "Диомиде" записали эту радиogramму на пленку и подарили Неунылову. Она хранится у него до сих пор, как память о тех трагических часах.

– Нет, страха за себя не было, – вспоминает Юрий Борисович, – он пришел только тогда, когда я услышал ответную морзянку. Я боялся одного, что нас не услышат.

Передав последнее: "Горит радиорубка. Вынужден покинуть помещение", Неунылов по приказу капитана уходит в укрытие, захватив свой журнал. Он оказался единственным судовым документом, уцелевшим в пожаре.

Бросив последний взгляд на свое не нужное теперь хозяйство, Неунылов обомлел: передатчик и приемник продолжали работать, хотя уже вся надстройка была охвачена пламенем.

На удивление самому себе, начальник радиостанции вышел из этого пекла целым и невредимым, через завалы, дым и огонь с трудом добрался до укрытия. А здесь-то и произошла самая большая трагедия...

Когда мощным взрывом трягнуло судно, осколками были пробиты переборки, хорошо, что выше голов моряков, находившихся в гермоблоке.

At 19:30 captain gave an order to abandon the ship. An emergency pump was in operation until the last moment.

People left the vessel in complete darkness, illuminating their way with lanterns. They were following a trail covered with unexploded bombs.

The captain was the last to leave the ship, but while on-board his will and self-determination were passed on to the sailors. They acted quickly, clearly, and without any panic, but when he had reached a shore, he began losing his strength.

The further away they walked from the explosion, the enormous torch of the burning ship stood out in the dark sky more distinctly.

Within 15 minutes they were in the coal plant shelter where wounded women and children had been evacuated to earlier. As soon as Galya Demidova, a ship doctor, saw the captain she led him to boatswain Zotov whose wounds turned out to be fatal. A Vietnamese doctor stood by the wounded sailor and as soon as he saw the captain, he lowered his eyes, "We have done everything possible." Zotov died before the master's eyes without regaining consciousness.

As for the remains of the ship, all that could possibly burn did. The captain found a fire-polished captain sign at the place where his cabin used to be. The radio officer found a pen cap. Both saved these items in memory of the hardest days of their lives.

*Н. Н. Рыбачук (1913-1967) –  
электромеханик, убит при обстреле  
парохода "Туркестан"  
в п. Камфа ДРВ  
N. N. Rybachuk (1913-1967) – elec-  
tro engineer was killed during firing of  
steamer "Turkestan" at port  
of Cam Pha, DRV*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

76

Некоторые из них получили легкие ранения. До начала бомбардировки здесь находился почти весь экипаж (те, кому это предписано). Сюда спешил и боцман Юрий Сергеевич Зотов. Он был на вахте, поэтому шел не один, с ним были семь вьетнамских представителей. В момент бомбардировки они были на судне по служебным делам. Как и подобает хозяину, боцман пропустил вьетнамцев вперед, а сам заходил в укрытие последним. В тот момент, когда Зотов закрывал за собой дверь, раздался взрыв. Юрий Сергеевич прикрыл собой вьетнамцев: осколки авиабомбы попали ему в голову и плечо. Он потерял сознание. Были ранены и трое идущих с ним вьетнамцев, один – тяжело, но все остались живы.

Гаяля Демидова – судовой медик – не знала, к кому бросаться в первую очередь, но ей помогали девушки – члены экипажа, которых раньше она научила оказывать первую помощь раненым.

Самолеты ушли... Выйдя из укрытия, моряки увидели, во что превратился их теплоход после бомбардировки. Тяжелая фугасная бомба весом 250 килограммов попала в ботдек с правого борта. Вблизи судна со стороны моря тоже взорвалось несколько таких же бомб. Были повреждены почти все каюты членов экипажа, каюта электромеханика была прямым попаданием разворочена, разрушены буфет, камбуз, штурманская рубка. Спасательный мотобот, вентиляторы машинного отделения разбило вдребезги и взрывной волной выкинуло за борт, стрела одного из трюмов правого борта упала на надстройку, осколками посечены вся палуба, аккумуляторная, в наружном корпусе с правого борта более ста пробоин. Все повреждение трудно перечислить.

*Капитаны И. Скоростинский и Н. Пухов у памятника боцману Ю. С. Зотову  
Masters I. Skorostinskiy and N. Pukhov near the Memorial to boatswain Y.S. Zotov*



На судне сразу же начался пожар, кроме фугасных, его забросали термитными бомбами. Одновременно загорелись полубак, надстройка по всем палубам с правого борта. Огонь полыхал с такой силой, что плавильщики стекла иллюминаторов и из них вырывались языки пламени.

Загорелись помещения и на баке, но они были быстро потушены. Но пожар в надстройке моряки не смогли одолеть. Были сильно повреждены пожарный трубопровод и пеногонный аппарат, почти все пожарные шланги были иссечены осколками и прожжены брызгами термита.

Моряки боролись с пожаром отчаянно, но налеты американцев повторялись, не давая погасить пламя.

– Забывая о ранах и ожогах, – вспоминает капитан, – моряки шли в огонь, не хотели уходить в укрытие. Но разве мог я рисковать человеческими жизнями даже ради спасения судна!

Так продолжалось два с половиной часа. Казалось, огонь вот-вот отступит, но то и дело останавливались пожарные насосы – срабатывала защита: осколками был пробит наружный борт и поврежден главный распределительный щит.

В 18.00 насосы встали. Как ни пытались электромеханик Н. Ф. Олейник и стармех В. И. Мещанинов запустить их, это им не удалось. Одна надежда на аварийный, но его магистрали тоже повреждены. Давление в шланге было настолько мало, что его не хватало даже на один ствол – напор воды был слабым.

Сложное положение было и в машинном отделении. Перед самым налетом механики находились у светового люка. По тревоге "Воздух!" бросились в машину, а через мгновение кап снесло. Взрывом были сорваны и вентиляторы, перебиты фреоновая магистраль, система охлаждения главного двигателя, загорелся ГРЦ.

Машинное отделение было сильно загазовано взрывными газами, которые попали сюда через пробоины в наружном корпусе. Из фреоновой установки вытекал отравляющий газ, но, чтобы пустить пожарный насос, нужно было спуститься в машинное отделение. Вызвался третий механик Иван Петрович Кусый.

Он был в КИПе, но чтобы найти нужные клапаны, ему приходилось снимать маску. Насос И. П. Кусый смог пустить, но это стоило ему здоровья: фреон – газ ядовитый. В эти трагические часы моряки делали все возможное и даже невозможное, чтобы спасти свое судно.

– Никто не струсил, – рассказывает Николай Васильевич, – я могу гордиться таким экипажем. И это не только мое мнение. После всего происшедшего, уже в укрытии, на берегу, мы провели открытое партийное собрание. На нем было признано, что экипаж использовал все возможности для спасения судна, все моряки вели себя мужественно.

Но капитана больше всех поразил матрос Виктор Коробко. Невидный паренек, объект для насмешек, но именно он вызвался пробиться в каюту третьего



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

77

помощника за мореходками, хотя был ранен в руку.

В надстройке всюду похлал огонь. В такой ситуации капитан не мог приказать, не имел права, поэтому он обратился к морякам:

– Кто сможет вынести документы?

Вызвались многие, но Виктор Коробко подлетел к капитану первым:

– Я пойду.

Обвязав голову мокрым полотенцем, Виктор бросился в огонь. Он принес-таки паспорта... за исключением пяти. В дыму не заметил, как рассыпал их.

Темнело. Сумерки в тропиках наступают очень быстро. Кроме нескольких фугасных бомб теплоход засыпали противотанковыми бомбами. Две фугасные бомбы попали в открытые трюмы, одна не взорвалась. Еще две нашли на берегу возле судна.

Помощи с берега не было. Капитан несколько раз просил начальника погранпоста связаться с какой-либо провинцией и вызвать к борту судна пожарную машину, но ему отвечали, что все линии связи повреждены, а в порту Камфа пожарных машин нет.

Та струйка воды, которая подавалась с берега на судно, для тушения пожара использоваться не могла – слишком мал был напор. А что можно было сделать без воды?

Вьетнамские пограничники настаивали на эвакуации экипажа: ожидался новый налет американской авиации. Капитан медлил с ответом: "Нельзя подвергать экипаж неоправданному риску, но не так-то легко принять решение оставить судно..."

Начала рваться пиротехника, огонь добрался до кладовой на верхней надстройке.

– А если он доберется до топливных танков? – подумал капитан.

19.30. Дана команда: "Покинуть борт судна!". Аварийный насос работал до последнего.

Уходили с судна в полной темноте, освещая тропинку фонариком. Шли след в след – вокруг было много неразорвавшихся бомб.

Капитан оставлял судно последним. Пока он был на борту, его воля и выдержка передавались морякам: все действовало четко, быстро, без паники, но как только он сошел с трапа, силы покинули его. Опершись на первого помощника Дмитрия Ивановича Василенко, он только тогда понял, что ранен.

Многое он пережил в эти минуты... Несколько лет ему снился один и тот же сон, как прощался с обреченным судном.

Чем дальше уходили моряки от причала, тем отчетливее был виден огромный факел – горело судно.

Через пятнадцать минут они были в укрытии угольного завода (женщины и раненые были эвакуированы сюда еще раньше). Завидев капитана, судовой врач Гая Демидова бросилась к нему и подвела Николая Васильевича к Зотову. Здесь же стоял врач-вьетнамец, потупив глаза: "Мы сделали все, что смогли".

Рана Юрия Сергеевича Зотова оказалась смертельной. Он умер прямо на глазах у капитана, так и не придя в сознание.

– Он шел с нами первый рейс, – вспоминает Николай Васильевич, – но его уже успели полюбить на "Грише Акопяне". По складу характера коммуникабельный, с чувством юмора, отлично знал свое дело. Таким его запомнил Николай Васильевич Пухов, так его запомнили все акопянцы.

Родился Ю. С. Зотов в Москве (в 1934 году), всю жизнь отдал морю. На судах пароходства работал с 1953 года. Награжден значком "Почетный работник морского флота", правительством ДРВ посмертно награжден орденом Труда первой степени и медалью "Дружба". Имя Ю. С. Зотова навечно занесено в Книгу почета посольства СССР в ДРВ. Посмертно награжден орденом Ленина.

Пожар на "Грише Акопяне" продолжался. От входа в убежище, которое находилось в 600 метрах от судна, было видно, как огонь перекинулся на левый борт, пламя вырывалось из шахты машинного отделения, верхняя часть надстройки раскалилась добела.

Пожарные машины прибыли только в 22 часа. Теплоход Дальневосточного пароходства "Зоря" подошел утром 11 мая, он тоже помогал пожарным в борьбе с огнем. Пожар был ликвидирован только 12 мая.

Что осталось от судна? Сгорело все, что могло гореть. Капитан нашел в том месте, где была его каюта, оплавленный капитанский значок, начальник радиостанции – колпачок от авторучки. Вместе с осколками они хранят эти вещи как память о самых тяжелых днях в их жизни.

Через неделю после пожара представители вьетнамских властей встретились с капитаном Пуховым.

– Назовите отличившихся моряков, мы представим их к ордену.

– Вот вам судовая роль. Все достойны, – ответил Пухов.

После Николай Васильевич ходил на "Одессе", затем участвовал в передаче вьетнамцам теплохода "Синегорск" и два месяца работал на нем капитаном-наставником. Вьетнамцы встретили его как брата, возили в пещеру, в которой экипаж укрывался после пожара на теплоходе "Гриша Акопян", и в музей, что находится в порту Камфа. Там бережно хранятся пробитый осколками, обгоревший вымпел ММФ "За победу в социалистическом соревновании", снятый с "Гриши Акопяна", каска капитана, его рубашка и другие предметы, связанные с этим советским судном.

Есть в Дальневосточном пароходстве теплоход "Боцман Зотов". Когда он впервые пришел в один из портов Вьетнама, его встречали торжественно, отдавая дань уважения человеку, погибшему во имя свободы вьетнамского народа.

Каждый год 10 мая, в день гибели Юрия Сергеевича Зотова, бывшие акопянцы посещают его могилу (он похоронен на Морском кладбище во Владивостоке). Это дань памяти человеку, с которым были вместе в трагические и вместе с тем героические часы – часы, которые иногда стоят всей жизни.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

78

# ГЛАВНОЕ В ЖИЗНИ – ЭТО НАШЕ ДЕЛО OUR BUSINESS IS OUR LIFE

**Петр ОСИЧАНСКИЙ**  
**By Peter OSICHANSKY**

*Из книги П. Осичанского "Требуется личность", 1999 год.*

Nikolay Fedorovich Inyushkin represents a generation, whose youth arrived during the years of the first "five-year" plans and witnessed the era of agriculture collectivization coming to an end. The new factories and plants were built and a most important periods of the Soviet fleet history began – the Arctic exploration. The youth of his generation fought on the fronts of the Great Patriotic War (WWII) and in the convoys around the Atlantic, Arctic, and Pacific oceans.

N.F. Inyushkin tells about the events of those years.

– Nikolay Fedorovich, your biography began in the thirties and continued in the forties. What are your brightest recollections?

– The main token of every epoch is its people. People, who came to the fleet in 30s and 40s set the direction of our fleet's development for the decades to come. They are: Mikhail Gavrilovitch Markov, Mikhail Vladimirovich Gotsky, Yuri Konstantinovich Khlebnikov and, there are many others. I knew some of them, and worked with others.

Николай Федорович Инюшкин, капитан дальнего плавания Дальневосточного морского пароходства, участник конвоя PQ-15, кавалер боевых орденов, представляет поколение, юность которого пришлось на годы первых пятилеток, когда в стране начинался один из самых важных этапов в истории отечественного морского флота – освоение Арктики. А молодость прошла на фронтах Великой Отечественной войны, в караванах и конвоях Атлантики, Северного Ледовитого и Тихого океанов.

– Николай Федорович, ваша морская биография начиналась в далекие 30-е годы, складывалась в 40-е. Чем памятны они для вас?

– Главная примета каждого времени – это люди. В 30-40-е годы на морской транспорт пришли те, кто на многие десятилетия определил судьбу нашего флота: Михаил Владимирович Готский, Михаил Гаврилович Марков, Юрий Константинович Хлебников. Разумеется, это не все, их было гораздо больше. Одних я хорошо знал, с другими работал. У капитана Маркова, например, я был вторым помощником с 1941 по 1943 год. У него я научился тому, что мы называем умением ходить во льдах, спокойствию и особому такту в общении с подчиненными. В том памятном конвое PQ-15, когда плавание началось в Канаде и, пройдя через Глазго и Рейкьявик, закончилось в Мурманске, мне приходилось видеть Михаила Гавриловича в моменты отражения многочисленных атак противника, и я всегда поражался невозмутимости и выдержке этого человека. Откуда эти качества у бывшего архангельского беспризорника? Он выработал их на флоте.

В 1932 году Марков был третьим помощником у капитана В. И. Воронина на "Сибирякове", когда они впервые в истории арктических плаваний прошли Северным морским путем с запада на восток. Это было нелегкое плавание. Сначала у них сломались все че-





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

79

тыре лопасти гребного винта, а вскоре отломился конец гребного вала. Им пришлось использовать и самодельные паруса, и ледовые якоря, но своего они добились – вышли в Берингов пролив на чистую воду. Михаил Гаврилович принимал участие и в знаменитом походе "Челюскина".

Завидной выдержкой отличался и капитан Михаил Владимирович Готский. В 1947-м он командовал пароходом "Моссовет", который в проливе Лонга был раздавлен льдами и затонул. Все это происходило на моих глазах, я тогда был дублером капитана на ледоколе "Микоян". Готский в те напряженнейшие минуты вел себя как моряк-профессионал в самом высоком смысле этого слова. Он почти непрерывно давал лаконичную, грамотную и ценную информацию в штаб морских операций, который находился тогда на нашем ледоколе: как пароход ведет себя, что предпринято экипажем, как это повлияло на мореходность судна. Оптимизм и чувство юмора не покидали этого человека в самые тяжелые минуты. Незадолго до гибели судна, когда льды немного раздёрнуло и "Моссовет" оказался впереди "Микояна", Готский не упустил возможности пошутить – прогудел два длинных и один короткий: "Иду вперед, следуйте за мной". Он как бы успокаивал нас: не беспокойтесь, мол, все будет хорошо. Но судно имело уже столько ледовых повреждений, что борьба за его живучесть успеха не принесла. Готский четко организовал эвакуацию экипажа на лед, сам, как и подобает капитану, сошел последним с черным котом Афанасием на руках.

Те годы памяты прежде всего героизмом как отдельных людей, так и всего народа. Массовым героизмом.

– Как вы думаете, откуда корни этого героизма? Что двигало поступками людей? Что объединяло их?

– Я думаю, преданность делу и высочайший профессионализм. Когда человек профессионально относится к своему делу, то он – не функционер, он – творческая личность. Например, Готский, обладая незаурядным полярным опытом, всюду старался применить его. Свои наблюдения он изложил в книге "Опыт ледового плавания".

Это были неординарные люди, и судьба порой не щадила их. Драматически сложилась жизнь замечательного полярного капитана Юрия Константиновича Хлебникова, у которого я был старшим помощником в 1944 году. В 1948 году по ложному обвинению он был арестован и осужден на 25 лет. Лишь после XX съезда партии полностью реабилитирован. Несмотря на большую известность, страдал из-за своей принципиальности и Готский.

– В связи с этим хотелось бы узнать ваше мнение о качествах идеального руководителя. Есть такие?

– Близок к идеальному руководителю тот, кто умеет слышать других. И таких я мог бы назвать немало, но память упорно возвращает меня в 40-50-е годы. Василий Андреевич Федосеев – бывший начальник Восточного арктического морского пароходства Главсевморпути. Обладал высоким профессионализмом, знал и помнил по имени-отчеству многих и многих людей, причем не только сослуживцев, но и членов экипажей судов. Был очень скромным, честным, умел держать свое слово, всегда выполнял свои обещания. Этим он особенно славился в деловых кругах.

Хочется мне назвать еще одно имя – Василий Федотович Бурханов. Часто приходилось встречаться с ним, особенно в бытность его начальником Севморпути. Это был руководитель с большой буквы. По кадровым, производственным и многим другим вопросам он всегда советовался со своими подчиненными. Был очень принципиален, требователен, строг и в то же время очень внимателен к людям. Уважительно относился к капитанам. Когда они приходили к не-

Between 1941 and 1943 I was the second mate to master Markov. He taught me to navigate in icy conditions, keep cool, and be tactful with my inferiors. During the memorable PQ-15 convoy from Canada to Murmansk, over Glasgow and Reykjavik, I witnessed Mikhail Gavrilovich during numerous attacks by the enemy and always marveled his composure and willpower. How did this former homeless kid from Arkhangelsk developed such a character?

His character was built by the navy. In 1932 Markov was the third mate to the V.I. Voronin, a master of the motor vessel "Sibiraykov", during history's first polar cruise through the Northern Sea Route. It was a difficult expedition. When all four blades of the propeller broke and the end of the propeller shaft chipped, they had to use self-made sails and ice drag to sail the vessel to the ice-free waters of Bering Strait. Mikhail Gavrilovich also participated in the famous rescue of the "Cheliuskin".

Master Mikhail Vladimirovich Gotsky was also distinguished by a great willpower. In 1947 he commanded the motor vessel "Mossovet" that was crushed by ice in the Long Strait and sunk. I witnessed the entire situation. At the time, I was a substitute master on the icebreaker "Mikoyan". During those tense moments Gotsky acted not only as a master, but also as a highly professional seaman. He continuously provided concise, knowledgeable, and valuable information to the marine operations headquarter located on our icebreaker: information about the vessel, crew actions, and their influence on the seagoing performance. This man radiated optimism and humor in the time of crisis. Shortly before the loss of "Mossovet", when the ice shifted and positioned the vessel in front of the "Mikoyan", Gotsky made a joke – he issued two prolong blasts and one short blast. This meant: "Go right ahead! Follow me!" It looked as if he assured us: "Don't be troubled. Everything will go well." But the vessel was severely damaged by ice and her damage control actions were ineffective. The master arranged a perfectly executed evacuation of the crew on the ice and only then did he leave the



му, принимал их незамедлительно. "Прошу простить меня, – говорил он своим собеседникам, – но я должен прежде поговорить с капитаном". Он ценил такие беседы – это была информация о флоте из первых уст. И люди к нему охотно шли. Поэтому и престиж капитана в те годы был очень высок.

– Вы считаете, что сегодня престиж капитанской профессии упал? Каковы же, по-вашему, причины его падения?

– Настоящий капитан сам заботится о своем престиже. Вы вот с капитаном А. В. Дабижей работали. Скажите, разве Андрей Васильевич допустил бы неуважительное отношение к себе? Я помню, как он работал на перевозке пассажиров на Курилах. В результате длительного плавания экипаж остался без продовольствия, и он послал в адрес начальника пароходства Макаренко радиограмму: "Если вы не дадите заход в базовый порт, меня постигнет участь капитана Кука". Это, конечно, шутка, но даже в ней виден Капитан.

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1908.** Во Владивостоке создано Морское общество. Устав его был направлен на объединение моряков и лиц, сочувствующих морскому делу; содействие развитию русского судоходства и улучшение материального и нравственного состояния своих членов. Благодаря его усилиям Морское министерство позднее, в 1912 г., приняло десятилетний план маячных сооружений на Дальнем Востоке.

Строительство на Дальнем Востоке трех первых радиостанций: Министерством почты и телеграфа в Петропавловске-Камчатском и в Николаевске-на-Амуре и военным ведомством – во Владивостоке. Все три станции строятся с расчетом поддерживать связь не только на материке, но и на море.

**1909.** Добровольный флот переподчиняется Министерству торговли и промышленности. Теперь главным для него стала широкая коммерческая деятельность в интересах отечественной промышленности и торговли.

**1910.** На судах Добровольного флота стали появляться радиостанции.

Начала работу базировавшаяся во Владивостоке на ледокольных транспортах "Таймыр" и "Вайгач" морская Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана под руководством Б. А. Вилькицкого и И. С. Сергеева. Одновременно Гидрографическое управление направило из Петербурга исследователя Арктики Г. Я. Седова для навигационно-гидрографического обследования устьев Колымы и подходов к ней со стороны Ледовитого океана. За три летних месяца малочисленная партия Г. Я. Седова прошла вверх по реке, обследовала судоходный фарватер, сделала маршрутную опись Колымы от морского рейда до Нижне-Колымска.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1908.** The Vladivostok Marine Society was established. Its charter was directed to gather seamen and persons sympathizing with seamanship and assist in the development of Russian navigation and improvement of material and moral condition of its members. Due to its efforts later in 1912, Marine Ministry approved a ten-year plan for lighthouse structures in the Far East.

Construction began for the first three radio stations in the Far East by the Post and Telegraph Ministry in Petropavlovsk-Kamchatski, Nikolaevsk-on-Amur, and Vladivostok by the military department. All three stations were built with the expectation of keeping communication not only at the continent but also at sea.

**1909.** Voluntary Fleet was reassigned to the Ministry of Trade and Industry. Now wide commercial activity to the interests of Russian industry and trade became the main objective of its work.

**1910.** Radio stations were installed on the vessels of Voluntary Fleet.

Marine Hydrographic Expedition of the Arctic Ocean under the leadership of B. A. Vilkitzky and I. S. Sergeev, based on icebreaking transports "Taimyr" and "Vaigach" in Vladivostok, started its work. At the same time, hydrographic administration directed Arctic region explorer G. Y. Sedov from St. Petersburg to deploy navigation-hydrographic inspection of the Kolyma river mouths and to find ways to reach it from the Arctic Ocean. For three summer months a small group led by G. Sedov sailed up the river, explored ship channels and made routing schedules of the Kolyma River which covered the sea route to Nizhne-Kolymsk.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

81

Когда люди могут позволить себе подобные шутки, это говорит о многом, и прежде всего об их нравственном здоровье, о том, что они легко понимают других.

– Вы очень тепло говорили о ваших учителях, коллегах, о тех, кто является гордостью нашего флота. А что вы скажете о преемственности на флоте? Есть кому подхватить эстафету? Есть ли сегодня капитаны, которым под силу вернуть престиж нашей профессии?

– Я не могу говорить за весь флот, скажу только за ледокольный. Капитан Н. А. Витко, например, считает, что с уходом прославленных ледокольщиков здесь может образоваться пустота. Я не могу с этим согласиться. У нас уже сегодня есть капитаны-ледокольщики, которые станут достойной сменой В. И. Абоносимову, Ю. П. Филичеву, Л. Ф. Ляшко. Это капитаны Г. И. Антохин, В. В. Васильев, Г. М. Кузин. В. В. Васильев, например, на ледоколе "Капитан Хлебников" использовал возможности судна, знание гидрологической обстановки, свой опыт и прошел мелководным проливом Лаптева, тем самым подав пример для будущих плаваний. На такое способен лишь творческий человек. Думаю, что дела в нашем капитанском корпусе не так уж и плохи.

– Какая самая большая проблема на флоте?

– Чтобы каждый был озабочен этим вопросом.

– То есть?

– Если я боюсь столкнуться в тумане, то сделаю все, чтобы этого не произошло. Если я опасаясь риска смещения груза в море, то и вести себя буду соответствующим образом при погрузке и постараюсь не допустить аварии. Иными словами, сознание каждого моряка сегодня должно коренным образом измениться.

– А какая проблема самая живучая?

– Формализм. Трудно нам от него избавиться. То почины все подряд тащим на флот, то еще в какую-нибудь крайность бросаемся. Самое обидное – с людьми формально работаем. Уж если кому повесим ярлык, так на всю жизнь. Или взять другой пример. Группа артистов полетела на одну из наших полярных станций и дала там концерт. Хорошее, нужное дело, но зачем в благодарность за это присваивать им высокое звание "Почетный полярник"? Тот же капитан Васильев, который вырос, можно сказать, в Арктике, этого звания до сих пор не имеет.

– Какая мысль беспокоила вас больше всего, пока вы плавали?

– Это мысль о том, что я капитан. Я не торопился стать капитаном, хотел создать в голове такую копилку знаний, которая потом служила бы мне всю жизнь. Но когда поднялся на капитанский мостик, понял, что над собой еще придется много и долго работать.

– Николай Федорович, что в вашем жизненном опыте представляется вам особенно ценным?

– Понимание того, что самое главное в жизни каждого человека – это его дело. Оно требует к себе серьезного отношения и добросовестного исполнения.

– Какой период в вашей морской биографии вы считаете самым интересным?

– Когда я плавал, когда занимался штурманской работой.

vessel with his black cat Afanasy in his arms.

Those years were marked by heroism of both private individuals and the nation as a whole.

– What was the main source of the heroism? What was motivation of the people? What brought them together?

– I think, devotion to their duty and absolute professionalism. When a person is a professional, he is not only a functional, but also a creative person.

– What thought worried you the most during your sailing?

– The thought that I am a master. I was not in a hurry to become one. I wanted to get experience that I could use, but when I became a master, I realized that I should work a lot to improve myself.

– Nikolay Fedorovich, which experience is the most valuable one for you?

– Understanding that the main thing in a person's life is his work. It requires serious commitment and conscientious performance.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

82

# ВСЕ ОНИ ПОГИБЛИ. ВСЕ... ALL OF THEM LOST THEIR LIVES. ALL OF THEM...

**Андрей ОСТРОВСКИЙ**  
By Andrey OSTROVSKY

*Начальник ДВМП В. П. Бянкин (слева)  
и капитан теплохода "Тикси" В. А. Пряха.  
Возможно, это была их  
последняя встреча...  
FESCO President V.P. Byankin (left) and  
master of the motor vessel "Tiksi"  
V.A. Pryakha. This may have been  
their last meeting...*

**FESCO**



Последний экипаж теплохода "Тикси", 1974 г.  
*The last crew of motor vessel "Tiksi", 1974*

## ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ ЮНОСТИ

Помню, как сейчас. Весна 74-го. Заканчивается 8-й класс. Только что началась последняя четверть, апрель, за окном солнце, мы сидим на последнем уроке, учитель с трудом удерживает порядок в классе. Вдруг на школу начинает наползать, надвигаться мощь и скорбь траурной музыки. Переглядываемся, но сидим – не дети, понимаем: бывает. Но музыка звучит столь пронзительно, и учителя, очевидно, знают больше нас, что во всех классах прерываются уроки, и мы выходим на улицу. В двухстах метрах от школы, возле нижнего портала фуникулера – Дом культуры моряков. Оттуда, нарастая, звучит музыка, и оттуда же вверх по изгибу улицы в сторону Морского кладбища начинает движение огромная колонна. Впереди – бесконечная вереница грузовиков, все с опущенными бортами, высланные судовыми флагами расцветивания; на каждом грузовике – по два гроба. Более двух десятков тяжелых машин двигаются с точным, будто выверенным по метроному интервалом, а над забитой народом улицей тяжким кошмаром повисает одно лишь слово – "Тикси"...

...Еще через час, когда на Морском кладбище в могилы опускают одновременно 45 гробов, тишина над замершим городом взрывается душераздирающим ревом – на рейде, у причалов и в доках гудит торговый флот, гудят боевые корабли ТОФ, гудят рыбацкие суда, гудят трубы судоремонтных заводов. И этот жуткий морской реквием при всем своем однообразии будет посильнее всех скорбных произведений всех композиторов мира.

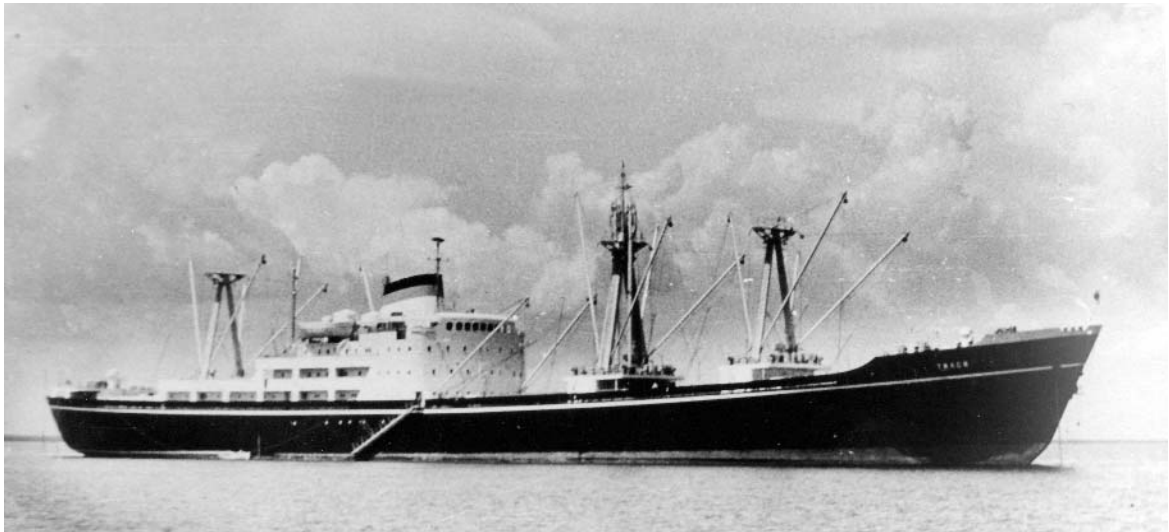
Так хоронят моряков.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

84



Теплоход "Тикси"  
Motor vessel "Tiksi"

## ОБЫЧНЫЙ РЕЙС

В свой последний рейс теплоход Дальневосточного морского пароходства "Тикси" снялся из Владивостока 11 февраля 1974 года. В Японии приняли на борт 185 грузовых автомобилей назначением на австралийские порты Сидней и Мельбурн. Пока шли через океан на юг, оперативный управленческий персонал пароходства подыскивал для судна подходящий фрахт в Австралии. С помощью "Совфрахта" груз был найден – требовалось перевезти из другого австралийского порта, Фримантла, на японский порт Хитачи, что на восточном побережье острова Хонсю (чуть выше Токийского залива), партию руды талька. 8 марта "Тикси" прибыл во Фримантл под погрузку, а 11 марта, приняв на борт 11558 тонн талька, снялся на порт Хитачи.

*Справка.*

Теплоход "Тикси" построен в Копенгагене (Дания) в 1960 году, длина 157 метров, ширина 19,5 метра, дедвейт (грузоподъемность) 13050 тонн, экипаж 45 человек, район плавания – неограниченный, дальность плавания – 10000 миль, последний ремонт с докованием прошел в Гонконге с июля по октябрь 1973 года. К моменту описываемых событий считался одним из лучших судов ДВМП, специализирующихся на перевозке навалочных грузов – руда, уголь, зерно. Параллельно с "Тикси" пароходством эксплуатировалось однотипное судно – "Уссурийск".

Выйдя из Фримантла и обогнув Австралию и индонезийские острова, "Тикси" взял курс строго на север. Предстоял обычный 12-суточный переход – из одного полушария в другое, из австралийской осени в японскую весну. Расчетное время прибытия в порт Хитачи, как сообщил радиogramмой в

пароходство капитан "Тикси" Владимир Пряха, – 23 марта. День шел за днем, вахты сменяли одна другую, моряки – как и все моряки мира – прикидывали, какой груз дадут в Японии и удастся ли вернуться домой. Каждый день в строго определенное время с борта теплохода в адрес судовладельца уходили так называемые диспетчерские радиogramмы, содержащие четко установленную информацию: координаты судна на момент подачи радиogramмы (РДО), запас топлива и пресной воды, сила и направление ветра, состояние моря, время, проведенное на ходу за отчетные сутки. Именно такая, не содержащая никакой тревожной информации, диспетчерская РДО с борта "Тикси" была принята радиocентром пароходства вечером в пятницу, 22 марта. Точное время – в 18.30 по Владивостоку. Впереди были выходные дни, до планового прибытия "Тикси" в порт назначения оставалось менее суток.

## "ПРОШУ СЛЕДИТЬ ЗА МНОЙ!.."

Что такое 1 час? Это 60 минут или 3600 секунд. Ничтожно малое количество времени. Однако ровно через час после диспетчерской, в 19.30 местного времени, радиocентр ДВМП принял внеплановую РДО с "Тикси", адресованную на имя заместителя начальника пароходства по безопасности мореплавания Александра Кашуры. Приводим ее здесь целиком: "Теплоход "Тикси", 12.30 (по Москве. – Ред.), радио, аварийная, Владивосток, Кашуре. Широта 32.03 норд, долгота 140.54 ост, скорость 10 узлов. От резкого крена на правый





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

85

борт судно получило постоянный крен 25 градусов. Принимаем меры по выравниванию судна приемом балласта в междудонные танки левого борта и левый диптанк. Груз – руда талька. Прошу следить за мной. Капитан Пряха".

Моряки, тем паче опытные, – люди не шибко эмоциональные. В радиограммах всегда предпочитается четкость и лаконичность. Что же касается сигнала SOS, который с таким романтизмом прозвонят "береговые" люди, то на российском флоте его всегда подавали в самую последнюю, критическую минуту. Если, конечно, вообще успевали подать. В свете этого сухая фраза "Прошу следить за мной" дорогого стоит...

...Впоследствии, уже когда была создана госкомиссия для расследования причин трагедии и когда начали выявляться все новые и новые факты, стало ясно, что первые признаки надвигающейся катастрофы возникли на "Тикси" как раз где-то в интервале между двумя РДО. В отличие от берегового диспетчерского персонала, экипаж конкретного судна обычно плохо представляет себе, какие суда работают неподалеку. На "Тикси" же знали, что следом за ними – в 200 милях – тоже с юга на Японию следует еще одно судно ДВМП "Минусинск". В предыдущие дни радисты несколько раз связывались между собой. Вот что сообщил в своем рапорте на имя госкомиссии начальник радиостанции "Минусинска" Минько: "22 марта в 19.03 (по Владивостоку. – Ред.) "Тикси" вызвал нас на "тревожной" частоте 500 кГц, предложил перейти на рабочую частоту 480 кГц. Сообщил: срочно запишите координаты, находимся в аварийном, угрожающем положении – крен. Выправить не можем, следите за нами. На вопрос "Вы на ходу?" ответил: "Машина крутится, но хода, кажется, нет". В 19.50 мы еще раз связались на 500 и 480. Чувствовалось, что начальник радиостанции на "Тикси" работает нервно или что-то его очень беспокоит. Слышимость была плохая, мешали сильные атмосферные разряды. Договорились перейти на микрофон на частоту 3180 кГц. На этом связь оборвалась. Больше "Тикси" на вызовы не откликался".

На берегу тоже начали – по мере возможности – следить за аварийным судном. По распоряжению дежурного капитана-наставника службы безопасности мореплавания один из каналов связи немедленно был освобожден от всех разговоров для обеспечения аварийных работ. На исходе вечера в офис ДВМП прибыли начальник пароходства Валентин Бянкин, немедленно возглавивший штаб поисковых и аварийно-спасательных работ, ведущие специалисты пароходства, вместо находившегося в командировке Кашуры работу службы безопасности мореплавания возглавил капитан-наставник Виктор Миськов.

Как только штаб сориентировался в обстановке и определил суда, находящиеся ближе всех к координатам, переданным с "Тикси", в море ушла

РДО с командой следовать в указанную точку форсированными ходами. Исполнение возлагалось на теплоходы "Минусинск" (расстояние – 205 миль, скорость – 12 узлов), "Пестово" (расстояние – 173 мили, скорость – 16 узлов) и "Анри Барбюс" (расстояние – 165 миль, скорость – 17 узлов). Одновременно штаб запросил все суда в этом районе о возможной связи с "Тикси". Ответили 11 судов и радиостанция порта Иокогама: ни одно из судов связи с "Тикси" не имело. Ближе к утру ушла аварийная РДО в Японию с просьбой поднять в воздух самолеты и осмотреть район предполагаемого ЧП.

Но осматривать уже было нечего, как не к кому было спешить на помощь и некого было вызывать на связь. Приблизительно в 20.00 по владивостокскому времени 22 марта 1974 года невдалеке от крохотного японского острова Аогасима теплоход "Тикси" перевернулся и ушел в пучину...

Ни на берегу, ни на спешащих на выручку судах об этом не знали. Хотя, наверное, уже и догадывались: не может держаться на плаву судно так долго не выходя из связи. Надеялись, конечно, на то, что, если уж капитан успел сообщить о форс-мажорных обстоятельствах, то наверняка должны были успеть и подготовить плавсредства – шлюпки, надувные спасательные плоты. А значит – остается шанс спасти людей! Пугала, правда, карта погоды: как раз в эти дни с юго-востока к Японии вышел тайфун, сила ветра достигала 20 метров в секунду, высота волны – до 6 метров. Шторм, конечно, но погода для мореплавания вполне сносная. И потому шли в район бедствия форсированными ходами суда, и поднялись утром в воздух самолеты японского управления безопасности на море, и перешел на круглосуточный режим работы аварийно-спасательный штаб в пароходстве, и непрерывно чутко прослушивался эфир во всех радиоцентрах бассейна.

О том, что погиб весь экипаж, еще никто не знал. Да в тот момент – начала поиска – никто бы и не поверил в такое. Первым (23 марта в 9.15 по

*Теплоход "Анри Барбюс"  
Motor vessel "Anri Barbyus"*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

86

местному времени) в заданный район прибыл "Анри Барбюс", через полчаса подошло "Пестово", еще через три часа – "Минусинск". К этому времени в небе над штормовым морем уже висели самолеты японских поисковых служб, рядом с советскими судами бороздили волны три патрульных корабля японского управления безопасности на море – "Шикине", "Сумида" и "Нодзима". Назавтра к этой армаде добавилось еще одно судно ДВМП – "Прокопий Галушин".

Разбив район поиска на квадраты, в условиях штормовой волны, суда принялись галсами утюжить свои зоны. На крыльях мостиков каждого судна впередсмотрящие сжимали бинокли до онемения пальцев, до рези в глазах. Но много ли увидишь, когда судно валится на волне то в одну, то в другую сторону, а 6-метровые валы то перекрывают горизонт, то вздымают до небес?..

Первый день поиска – 23 марта – не дал почти ничего. Единственно – в 16.40 по местному времени "Пестово" обнаружило сломанную половину спасательной шлюпки с левого борта "Тикси". Без людей. Ближе к ночи "Пестово" был обнаружен не-

раскрывшийся контейнер со спасательным плотом. Назавтра – 24 марта – видимость несколько улучшилась, и сразу эффективней стала помощь японской патрульной авиации. Обнаружив на воде какой-либо предмет, летчики сразу же сбрасывали в эту точку дымовую шашку, наводя поисковые суда. Резко активизировался и радиообмен. Вот некоторые радиogramмы этого дня: "Т/х "Пестово". 09.00. Обнаружили большие масляные пятна, а также обломки шлюпки, деревянную дверь, обломок кильблока, много мелких деревянных обломков"; "Т/х "Пестово". 11.15. Подняли на борт труп мужчины. Неподалеку подняли спасательный жилет с оборванными тесемками. Продолжаем обследование в районе"; "Т/х "Анри Барбюс". 12.15. Поднят на борт спасательный плот. Вместе с плотом поднят труп женщины, который находился в воде под плотом. Возраст около 24 лет. На теле – спасательный жилет № 30. Также поднят спасательный жилет № 10".

...К исходу суток 24 марта стало ясно, что найти живых уже вряд ли удастся. Но непреклонность морского закона состоит в том, что надежда уми-

*Похороны экипажа "Тикси" на морском кладбище Владивостока  
The funeral of motor vessel "Tiksi" crew at the "Morskoe" Cemetery in Vladivostok*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

87

рает последней... И еще 25 марта, и весь световой день 26-го советские и японские суда и самолеты продолжали поиск. Хотя в эти два дня уже ничего существенного не было найдено. И только к концу суток 26 марта совместным решением руководства пароходства и управления безопасности на море Японии поисково-спасательные работы в районе катастрофы были прекращены. Всего из воды удалось достать останки 14 членов экипажа теплохода "Тикси"...

## ПОЧЕМУ?

Почему опрокинулся "Тикси"?

Точного ответа на этот вопрос до сих пор не знает никто. Еще продолжались поисковые работы в районе катастрофы, а во Владивостоке приступила к работе государственная комиссия, в состав которой вошли ведущие специалисты министерства, научных подразделений морфлота, ДВМП. К экспертным исследованиям и заключениям были привлечены научные сотрудники Ленинграда и Владивостока. Были подняты и привлечены все возможные документы: коносаменты (сопроводительные на груз документы) последнего рейса, грузовой план погрузки "Тикси" рудой талька во Фримантле, документы предыдущих рейсов, в которых "Тикси" перевозил навалочные грузы. При этом тщательно изучалось распределение груза по трюмам и твиндекам (вторая палуба трюма). Что же удалось выяснить?

Прежде всего: руда талька – чрезвычайно редкий груз, перевозимый нашими моряками. Не случайно, отвечая на запрос министерства: "Чем руководствовались при погрузке?", начальник пароходства Бянкин ответил, что советских правил перевозки этого груза не существует, поэтому руководствовались международными рекомендациями. Весь советский опыт укладывается в перевозку небольших партий из Китая на Сахалин, что, конечно, несопоставимо с перевозкой океанским судном партии в 11,5 тысячи тонн через океан.

Справка

Как сообщила Валентину Бянкину агентская компания "Юниориент", всего в предшествующем трагедии 1973 году морем было перевезено 200 тысяч тонн талька – все насыпью. Из этого количества 30 тысяч тонн импортировано из Австралии. Для перевозки использовались не рудовозы, а обычные грузовые конвенционные суда. Ни японских, ни австралийских специальных правил по перевозке руды талька навалом не существует. До сих пор (читай – до "Тикси") не было ни одного аварийного случая при перевозке талька навалом. Химическая формула –  $3MgO \cdot 4SiO_2 \cdot 2H_2O$ . Размер окатышей руды – до 6-7 сантиметров диаметром. Руда талька используется как наполнитель при производстве бумаги.

Исходя из грузового плана погрузки "Тикси", сложных расчетов и специальных экспериментов, госкомиссия пришла к выводу, что главной причиной опрокидывания "Тикси" послужило смещение груза, вызванное обрушиванием твиндека в трюм № 4. В "Акте" комиссии так и записано: "При обозначенной загрузке твиндек должен был (!) обрушиться". Другой вопрос: могло ли это привести к стремительной потере остойчивости всего судна? Не случайно Валентин Бянкин приписал к "Акту" свое "Особое мнение", где изложил и прочие варианты, включая и столкновение с полузатопленным плавающим предметом.

Но давайте не будем сбрасывать с весов истории еще одной вещи. В то время как все советские газеты клеймили капитализм за его погоню за прибылью, мы сами как бы забывали о своей погоне в соцсоревновании. И остается масса вопросов: надо ли было "Тикси" брать столько груза? Надо ли было торопиться в порт прибытия в разгар тайфуна (под конец отчетного квартала), и не проще ли было, сбросив ход, штормовать сутки-двое носом против волны? Есть и другие вопросы, их много... Но ответить на них некому.

## ПОСЛЕСЛОВИЕ

Владивосток – морской город. И поэтому не только для ДВМП, но и для города в целом "Тикси" стал своеобразным рубежом. До черных дней конца марта 74-го океан не то, чтобы баловал наших моряков, но и не устраивал подобных жестоких испытаний. Катастрофа "Тикси" как будто открыла дверь в камеру ужасов. И началось: "Большереец", "Тавричанка", "Комсомолец Находки", "Амбарчик"... Мемориальная часть Морского кладбища, заложенная после гибели "Тикси", в последующие 7-10 лет прирастала чуть ли не ежегодно...

Работая над этим материалом, я проштудировал пять томов служебного расследования по факту гибели теплохода "Тикси". Сотни радиограмм, рапорты, докладные записки, расчеты, множество цифр.

Но есть цифры, которые не входят в акты расследования. Они – другого порядка. Я считал по судовой роли и некоторым другим документам: средний возраст погибшего экипажа составлял 30 лет; в тот день, когда "Тикси" ушел в пучину, 22 женщины стали вдовами, 25 детей потеряли отцов... Кроме владивостокских и приморских адресов похоронки ушли в Могилевскую, Кировскую, Воронежскую, Тернопольскую области, в Брянск, Донецк, Иваново, Ворошиловград...

Хоронили же на Морском, всех вместе. Каждый год в конце марта эти могилы засыпаны цветами. И так – уже больше 30 лет...

...А однотипный с "Тикси" теплоход "Уссурийск" спокойно проработал еще 11 лет и только в 1985-м был продан в Китай "на гвозди"...





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

88

# НАД НАМИ ЮЖНЫЙ КРЕСТ SOUTHERN CROSS ABOVE US

**Филипп ПОЛУНИН**  
**By Filipp POLOUNIN**

*Из книги Ф. Х. Полунина "Во льдах и по чистой воде",  
Владивосток, 2001 год.*

Филипп Харитонович Полунин, капитан дальнего  
плавания, в ДВМП с 1954 года.

*Теплоход "Нина Сагайдак", 1973 г.  
Motor vessel "Nina Sagaidak", 1973*

**FESCO**





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

89



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

90

...Из осведомленных кругов, собирающихся обычно в местах для курения, в вестибюлях пароходства, пошли слухи, немало меня взволновавшие. Говорили там, в основном полунамеками, о возможном направлении одного или двух судов в Антарктиду. Вскоре об этом во всеуслышание заговорили и начальство. Стало известно, что в апреле 1973 года у берегов далекого континента в районе станции "Ленинградская" был затерт льдами ветеран южнополярных экспедиций дизель-электроход "Обь". Все попытки другого дизель-электрохода "Наварин" пробиться на вырчку "Оби" оказались безрезультатными.

В июле, когда в Антарктиде всю властвовала зима, стало ясно, что ни "Обь", ни "Наварин" в следующей, девятнадцатой, экспедиции участвовать не смогут, а в августе стал вопрос о замене их судами Дальневосточного пароходства.

Это окончательно лишило меня покоя. Днем и ночью жгла неотвязная мысль: вот бы куда попасть! Поделиться ею с кем-нибудь я не считал возможным, а отделаться от нее, как ни старался, не мог. В общем, совсем по Некрасову: "Мужик, что бык – втемяшится в башку какая блажь..."

Помог случай. Вызванный по какому-то вопросу к начальнику пароходства В. П. Бянкину я, перед тем как уходить, неожиданно для себя выпалил:

– Валентин Петрович. Может быть, мой арктический опыт был бы полезен в Антарктиде?

Сказал и сам удивился своей, как бы поделикатней выразиться, нескромности. У нас сколько угодно капитанов с куда большим полярным стажем. Но начальник ответил:

– Хорошо, вы пойдете в антарктическую экспедицию капитаном-наставником.

Так я попал на теплоход "Нина Сагайдак".

Его экипаж – моряки бывалые. Поплававшие и в тропиках, и в Арктике, доставлявшие и сами выгружавшие грузы в самые отдаленные и труднодоступные уголки на Курильских островах, Камчатке, Чукотке. Капитан Валентин Серафимович Трофимов тоже не новичок в плаваниях в высокие широты, но в северные, а не в южные. Никто не сомневался, что условия там отличаются от знакомых нам северных, но в чем эти отличия – каждый представлял по-своему. В зависимости от сведений, почерпнутых из научно-популярной литературы, пылкости воображения и морского опыта. Хорошо было бы иметь вместо этого многообразия представлений одно, основанное на опыте людей, побывавших в местах, которые нам предстоит посетить. Да где таких людей найдешь? Единственный человек в пароходстве, участвовавший в первой советской антарктической экспедиции, известный полярный капитан Н. Ф. Инюшкин, был в это время в море.

С нами шла смена зимовавшим в Антарктиде поварам. Пятеро симпатичных парней, работавших ранее в московских и ленинградских ресторанах, вскоре по выходе в море стали удовлетворять вкусы самых изысканных гурманов, а людей вроде меня, не искусенных в тонкостях кулинарного искусства, повергать в изумление. Составлялось меню на неделю. В нем каждому повару отводился день, в который ему надлежало выполнить им же выработанную программу. Из красиво оформленных и вывешенных на самом видном месте листовок

*Дизель-электроход "Степан Крашенинников". Выгрузка на антарктическом берегу, 1993 г.  
Diesel-electric ship "Stepan Krasheninnikov". Discharging on Antarctic shore, 1993*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

91

я узнал, что одних только борщей существует около десятка. Не берусь описывать ни ассортимент блюд, ни качество их оформления. Скажу только, что после ужина из столовой и кают-компании расходиться не спешили... Мысли настраивались на философский лад. Разговоры заводились интересные и значительные, а завершались они, как правило, у доски объявлений, где вывешивалось очередное меню. Здесь всегда было оживленно, как у афиши, извещающей о концерте очередной знаменитости. Пройдет немало времени, судьба разбросает по белому свету участников экспедиции, но и спустя годы, встречаясь, они эту часть плавания в Антарктиду будут называть светлым пятном в своей далеко не всегда сладкой морской жизни. Да, большое это дело, когда работу выполняют специалисты!..

В Новой Зеландии пополнились топливом, водой. Закупили овощи и фрукты для себя и полярных станций. Стоянка была непродолжительной, и эта страна успела запомниться необычной, почти стерильной чистотой природы, особенно пастбищ, и еще озабоченностью портовых чиновников возможным проникновением в связи с заходами иностранных судов возбудителей болезней овец. Да еще строгостью наказаний – об этом капитану вручили официальное предупреждение – за выбрасывание пищевых отходов. Для них на судно доставлялись специальные плотно закрывающиеся контейнеры. Если около них окажется даже корочка хлеба, нечаянно оброненная, капитану грозил штраф в несколько десятков тысяч долларов или тюремное заключение. Все это делалось для охра-

ны овец от эпидемий. С этой же целью запрещалось при нахождении в новозеландских портах использовать хранившееся в судовых рефкамерах мясо. Его нужно покупать у местных торговцев. А кладовые держать опечатанными. Овца для Новой Зеландии – основа ее экономики, основа жизни страны, а забота о ней – задача государственная.

Поздним вечером выходим из порта Блафф....

Стало покачивать. Вначале легко и плавно, но постепенно качка становилась все размашистей и стремительней. Захлопала, выбрасывая пучки света, дверь на корме, заскрипело на ботдеке. Это ослабли найтовы спасательной шлюпки, и она в такт наклонам судна стала скрести килем по кильблокам. Что-то загремело на камбузе. Наверное, привыкшие к спокойному вояжу повара оставили незакрепленным что-то из посуды. Вот так почти всегда. Длительное безмятежное плавание убаюкивает. Люди начинают забывать, что находятся в море. И то, что оно напомнило о себе лишь разбитой супницей, нужно считать большой удачей.

Мы подходили к Мирному. Мечта увидеть ледовый континент становилась реальностью. Вот он перед нами – отвесный ледяной барьер, возвышающийся над водой на высоте трехэтажного дома, переходит в круто поднимающийся купол, вершина которого почти сливается с небом. В сравнении с ним поражавшие воображение айсберги выглядят весьма скромно.

Оно и понятно. Толщина ледяного покрова материка местами более трех тысяч метров. В нем заключены девять десятых мирового запаса пресной воды. Своим величием он подавляет все. Ви-

*Дизель-электроход "Степан Крашенинников" на научной станции в Антарктиде  
Diesel-electric ship "Stepan Krasheninnikov" at research station in Antarctica*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

92



*Дизель-электроход "Василий Федосеев", судно ледового класса  
Diesel-electric ship "Vasily Fedoseev", vessel of ice class*

дишь только его. На фоне ослепительной белизны купола постройки станции как-то незаметны. Они, хотя и резко контрастируют по цвету с окружающим, внимания не привлекают. Оно приковано к главному – к ледяному колоссу. Не могут его отвлечь и скалистые, не покрытые снегом острова Хосуэл, Токарева и Буромского.

Здесь уже несколько суток дизель-электроход "Оленек" пробивает канал в припае, чтобы подойти ближе к станции. Работа эта, кажущаяся на первый взгляд простой и скучной, на самом деле требует большого умения, выдержки и терпения. Надо выбрать направление канала и место начала его прокладки, учитывая глубины, подводные препятствия, состояние льда и преобладающие ветры. Если ветры дуют поперек канала, лед из него не будет выноситься, и работа окажется малоэффективной.

Канал нужно делать таким, чтобы его ширина в три-четыре раза превышала ширину судна, направлять удары форштевня попеременно вправо и влево, отходя назад после каждого набега. Если припай покрыт толстым слоем снега, то канал приходится делать еще шире, так как за кормой обра-

зуется густое месиво из битого льда и снегуры, тормозящее движение. Иногда после удара во лед образуется трещина, идущая в желаемом направлении: кажется, еще немного усилий – и успех обеспечен. Но поддавшись этому соблазну, чаще всего потеряешь напрасно время и зря сожжешь топливо. Наносить удары в одно и то же место нельзя, так как судно при этом неизбежно заклинится.

Не всегда можно выбрать направление канала, чтобы ветер помогал. Он в любой момент может стихнуть или сменить направление, и лед перестанет выноситься. Практикой выработаны приемы перемещения битого льда в тыловую часть канала, но тем не менее работа по вскрытию припая очень трудоемкая и длится неделю и больше.

На "Оленьке" пробовали ускорять продвижение, применяя взрывчатку, но результат оказался незначительным. Во льду, которому некуда расходиться, образовывались круглые лунки, а трещин не появлялось.

Теперь, с прибытием дизель-электрохода "Василий Федосеев", взлом припая пошел намного





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

93

быстрее. Работая в паре уступом, суда за несколько часов проходили расстояние, на преодоление которого "Оленьку" требовались сутки, а то и больше. Главное, перестали страшить заклинивания. Теперь, если заклинивало одно судно, выручало другое.

На "Нине Сагайдак" груза немного. В основном продовольствие. Проводить судно через тяжелый припайный лед, чтобы приблизиться к станции, необходимости нет. Все можно перевезти вертолетами, которые прилетели сюда из Молодежной. Подобрали подходящую выемку в припае, образующую как бы маленькую бухточку, и ошвартовались в ней. Приближаясь к месту швартовки, обратили внимание на несколько черных полос в отдалении, вытянутых в направлении судна. Расстояние до них сокращалось, и вскоре стало ясно: к нам спешат пингвины. Вот они различимы уже без бинокля. Выстроившись в цепочку, строго соблюдая интервал, птицы вперевалку бежали к судну, отводя в сторону для удержания равновесия свои короткие крылышки. Метрах в тридцати остановились. Цепочка распалась. Пингвины собираются в кучку и, похоже, что-то живо обсуждают. При этом часто поворачивают головы в нашу сторону, поднимая и опуская, как бы жестикулируя, крылья. Не соблюдая строя, подбегают к судну. Осматривают борт, надстройку. Оживление среди них растет. Бурно обсудив что-то, дружно бегут под корму, потом снова возвращаются к надстройке, по-видимому, здесь интересней. С борта бросают на лед куски хлеба, кто-то уже принес колбасу. Пингвины все это внимательно осматривают, обмениваются мнением. Но не едят. Постепенно они становятся

менее возбужденными. Уже не бегают, спокойно, по-деловому небольшими группами или по одному расхаживают у борта. Некоторые удаляются. Вышагивая, как дети, еще не научившиеся твердо ходить и расставляющие в стороны ручки.

Началась подготовка к выгрузке. На лед сошли люди. Стали заводить ледовые якоря, выравнивать площадки против трюмов, спускать самодельные сани. Пингвины вновь оживились: снуют между моряками, за все хватаются, кричат. Будто хотят помочь, подсказать, как сделать лучше. Хотя они изрядно мешают, их не гонят.

Рядом с кормой ровная площадка. Ее пингвины облюбовали как трамплин для прыжков в воду. Одна птица – мы ее назвали провокатором – прохаживается вдоль трамплина. Завидя приближающуюся цепочку пингвинов, бросается к ним. Метрах в десяти от трамплина они внимательно выслушивают подбежавшего, который с жаром что-то всем втолковывает. Затем пингвины во главе с провокатором гурьбой мчатся к трамплину, но на самом его краю провокатор резко останавливается, а остальные головой вниз ныряют в воду. Провокатор спокойно поворачивается и с независимым видом уходит. Появляется новая цепочка, он снова бежит к ней – и все повторяется.

К этому же трамплину пингвины и возвращаются после охоты. Стремительно, словно ракеты, выскакивают они больше чем на метр из воды. Оказавшись на льду, делают несколько быстрых шагов вперед, оглядываются: не мешают ли остальным выпрыгивать? Подождав всех, выстраиваются и уходят.

На всех трех судах грузовые работы в разгаре. У

*Дизель-электроход "Оленек", участник антарктического рейса  
Diesel-electric ship "Olenek", participant of Antarctic voyage*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

94

борта "Нины Сагайдак" один за другим садятся вертолеты, к дизель-электроходам тянутся санно-тракторные поезда. Надо спешить, пока припай не взломался и по нему еще можно возить груз. В нескольких местах уже появились трещины, много снежниц. Гидрологи морского отдела промерили толщины льда, наметили трассу, навели мосты. По радиолокатору засекли поворотные точки трассы и нанесли ее на крупномасштабную карту, где также отметили стоянки судов и находящиеся поблизости айсберги. Погода в Антарктиде меняется часто и быстро. На смену тихой и ясной внезапно приходит штормовая со снегом. Застигнутый в пути пургой санный поезд может потерять направление. Обычно он хорошо виден на экране радиолокатора, и с судна за его движением внимательно следят, чтобы вовремя поправить.

Легко сбиться с пути при наступлении "белой" тьмы. Явление это обычно возникает при приближении циклона. На безоблачном небе появляются перистые и перисто-слоистые облака. Постепенно они заполняют весь небосвод. Неплотная и мало насыщенная влагой облачность почти не поглощает солнечные лучи. В результате многократных отражений света от ледяной поверхности и неба яр-

кость снега, воздуха, облаков становится почти одинаковой. Дальний план окружающего ландшафта исчезает, как бы растворяясь. Тени пропадают, складки рельефа становятся незаметными, теряется ориентировка в пространстве. Близкие предметы видятся намного дальше и больше, чем они есть на самом деле, и наоборот. Дальние как бы приближаются. Наибольшую опасность это представляет для авиации. Известен случай, происшедший с капитаном американского ледокола "Атка". Вертолет, в котором летел капитан, осторожно снижаясь, готовился совершить посадку. Ледяная площадка под ним казалась совсем близкой. И нетерпеливый капитан решил, что уже приземлились, открыл дверь и занес ногу, чтобы спрыгнуть, но вовремя был схвачен за куртку летчиком, которому уже пришлось ранее познакомиться с некоторыми коварными сюрпризами Антарктиды. Попробовали длинным шестом достать до земли – не получилось. Тогда бросили шест. Пролетев метров двадцать, он воткнулся в снег. Капитан изменился в лице.

Наша выгрузка у айсберга подходила к концу. За площадкой, где сажались вертолеты, оказалось озеро. Вода нам была нужна. Протянули

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1911.** 29 июля вышел из Владивостока и 1 сентября достиг устья Колымы пароход "Колыма". Капитаном был контр-адмирал в отставке П. А. Троян, старшим помощником 35-летний П. Г. Миловзоров. Судно доставило 400 тонн казенного груза, два кунгаса и паровой катер для буксировки этих кунгасов. Это был первый рейс моряков Доброфлота, положивший начало морскому торговому пути в Восточную Арктику.

**1909-1913.** С помощью ледокольных пароходов "Таймыр" и "Вайгач" капитаны Б. А. Вилькицкий и А. В. Колчак выполнили большой объем гидрографических работ в Арктике. 22 августа 1913 г. они подняли русский флаг на Северной Земле (первоначально названной Тайвай в честь экспедиционных судов, затем Землей императора Николая Второго, и наконец – Северной Землей). Пролив между материком и островами Северная Земля носит имя Б. А. Вилькицкого.

**1914.** Для поощрения северных рейсов судов Доброфлота правительство установило субсидию за каждый рейс в устье Колымы в размере 64 380 рублей. К началу первой мировой войны флот имел пять самостоятельных пассажирских и грузовых линий, 32 приспособленных к коммерческой деятельности парохода.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1911.** On July 29 steamship "Kolyma" departed from Vladivostok and reached mouth of the Kolyma river on September 1st. Retired Admiral P. A. Troyan was the master on this voyage and 35 year old P. G. Milovzorov was the chief officer. The vessel delivered 400 tons of state cargo, two large rowboats, and a steam launch to tow these rowboats. This was the first voyage of the Voluntary Fleet seamen which started the marine trade to the Eastern Arctic regions.

**1909-1913.** With the assistance of icebreaking steamships "Taimyr" and "Vaigach" and masters B. A. Vilkitsky and A. V. Kolchak accomplished a great deal of hydrographic work in the Arctic regions. On August 22, 1913 they hoisted the Russian flag at the Northern Land, originally named Taivai, in honor of the expedition vessels, then, Earth of Emperor Nikolay the Second and, at last, the Northern Land. Strait between the continent and the Northern Land islands bears the name of B. A. Vilkitsky.

**1914.** The government established a grant for each voyage to the mouth of Kolyma river amounting to 64,380 rubles to encourage northern voyages of the Voluntary Fleet vessels. By the beginning of the First World War the Voluntary Fleet had five independent passenger and cargo lines and 32 steamships suited for commercial activity.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

95

шланги и за двое суток набрали тонн шестьсот, заполнив все свободные емкости. До этого воду экономили, давая по строгому расписанию на короткое время только в умывальники. Душевыми пользовались раз в десять дней. А тут такая благодать. Скорей бросились мыться, стирать – и ничего не можем понять. Не смывается мыло и все тут. Шапка пены на голове – сколько ее ни смывай. То же самое у тех, кто занялся стиркой. Кое-как с помощью полотенец эту проблему решили. В очередном разговоре с "Василием Федосеевым", помимо всего прочего, поделились своими невзгодами в банно-прачечной области. Начальник экспедиции высказал свое мнение о наших способностях самостоятельно решать мало-мальски сложные проблемы и объяснил, что вода на айсбергах – чистейший дистиллят. Чтобы ее сделать пригодной для бытовых целей, в нее следует добавить соли (некоторые предпочитают лимонную кислоту).

...Видимость стала быстро ухудшаться. Полеты вертолетов прекратились. Вахтенный штурман обратил внимание на темную полосу на экране радиолокатора между судном и береговой чертой. К полосе приближались две точки. Это эхо – сигнал тракторов, идущих от "Оленька" к берегу. Все ясно: в припае образовалась трещина, и к ней подходят тракторы с груженными санями. Связались с "Оленьком". Оттуда ответили, что все видят, что уже дана команда тракторам возвращаться к судну. Туман неожиданно рассеялся. Теперь стало видно, что от припая оторвало большое поле. Между ним и неподвижным льдом – быстро расширяющаяся прогалина. Поле вместе с ошвартованным к нему "Оленьком" и идущими к его борту тракторами относится в море, и на нем появилась трещина. Если она пойдет дальше, то отрежет тракторы от судна. Они спешат, но не успевают. Поле расколосось на две неравные части. Тракторы на той, что меньше. На "Оленьке" сразу заметили первые признаки трещины и начали отдавать швартовы. Судно подходит к обломку поля. Надо быть предельно внимательным. Неосторожным ударом можно расколоть льдину на еще более мелкие куски. Но все обходится. Теперь, пока льдина держится, надо поднять людей и технику на борт. Хорошо бы использовать обе тяжеловесные стрелы и поднять сразу два трактора. Естественно в таких ситуациях стремление действовать как можно быстрее. Но сейчас поспешность может навредить. Льдина потеряла прочность, если оба трактора одновременно подогнать к ее краю, она не выдержит. Надо действовать без промедления, но с предельной осторожностью. На "Оленьке" так и действуют и благополучно поднимают на борт все, что находится на льдине.

А припай между тем продолжает взламываться без видимых причин: ни сильного ветра, ни океанской зыби нет, а от него все отделяются поля, кото-

рые вскоре тоже дробятся. Надо спешить с выгрузкой.

Перед уходом из Мирного по установившейся традиции посетили остров Буромского. Это кладбище. Здесь покоятся полярники и моряки, чья жизнь оборвалась в Антарктиде. Остров – сплошная скала. Могилу в ней не выраешь. Цинковый гроб металлическими стержнями крепится к скале, затем сверху обшивается деревянным коробом. Первыми на этом необычном кладбище похоронены гидрограф Буромский и курсант-практикант Зыков, члены экипажа дизель-электрохода "Лена", погибшие во время второй антарктической экспедиции в 1955 году.

Сейчас здесь более двух десятков коробов. На чугунной плите над ними надпись: "Склоните головы, сюда приходящие. Они отдали жизнь в борьбе с суровой природой Антарктиды". К скале прикреплены венки от экипажей судов предыдущих экспедиций. Устанавливаем рядом свои.

Выгрузка закончена. "Нина Сагайдак" уходит из Антарктиды. А я получаю распоряжение перейти на "Оленек".

Следуем на станцию "Ленинградская". Решено пробиться на север до чистой воды. А затем повернуть на восток и вдоль кромки следовать на меридиан "Ленинградской". Приобретенный опыт позволяет действовать более грамотно и уверенно. Если вначале мы опасались приближаться к скоплениям айсбергов, то теперь наоборот. Зоны сплоченных льдов стремились пересекать там, где айсбергов больше. За каждым из них – разрежения, облегчающие плавание. Айсберги служили нам и для контроля за движением судов при плавании во льдах, когда приходится непрерывно менять курс и скорость, а объектов, по которым можно определяться, нет. Легко потерять свое место. Вот здесь и приходят на помощь айсберги. Айсберг с учетом незначительной скорости его дрейфа условно принимается за неподвижный предмет. Конечно, ошибка при этом есть, и она со временем возрастает, но все же погрешность при этом не столь значительна, и до следующей обсервации с ней мириться можно. Во всяком случае, так положение судна контролируется точнее, чем при способе ледового счисления, известного штурманам из учебника по навигации.

На пути к "Ленинградской" предстоит преодолеть серьезное препятствие в виде мощного и обширного Балленского ледового массива. Естественные преграды из Балленских островов на севере и ледника Мерца на западе, а также замкнутая циркуляция льда по чистой стрелке образуют в этом районе устойчивое скопление труднопроходимых даже в летнее время льдов. Это здесь была затерта "Обь".

Наша экспедиция продолжается...





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

96

Ледокол "Адмирал Макаров"  
*Icebreaker "Admiral Makarov"*



FESCO





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

# 40 ЛЕТ В АРКТИКЕ 40 YEARS IN ARCTIC AREA

97

**Вадим АБОНОСИМОВ**  
**By Vadim ABONOSIMOV**

*Из книги В. И. Абоносимова "Так держать, капитан!", 2002 год.*

Вадим Иванович Абоносимов – капитан дальнего плавания,  
в ДВМП с 1952 года, Герой Социалистического Труда.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

98

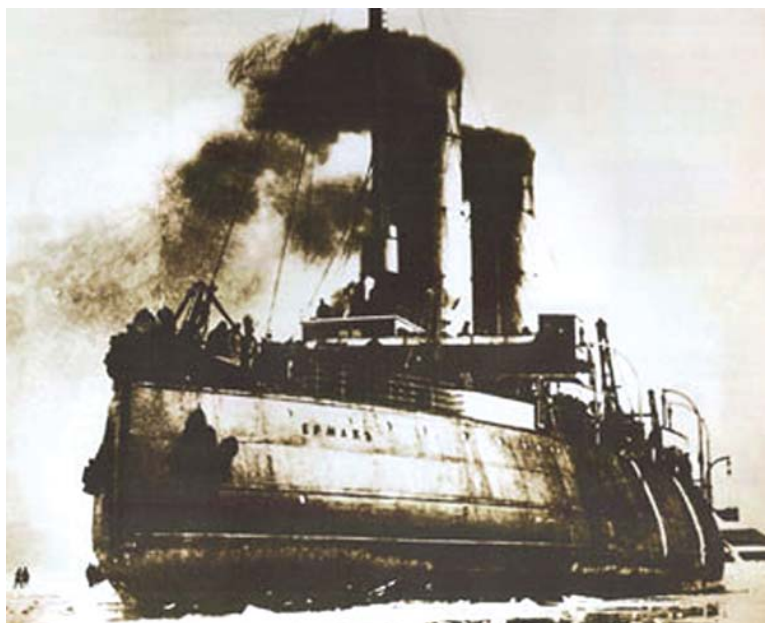
## СТАРПОМ

В марте 1957 года Восточное арктическое морское пароходство и Дальневосточное морское пароходство были объединены в одно Дальневосточное Государственное морское пароходство, и я, таким образом, стал работником этого нового объединения.

Арктическая навигация 1956 года закончилась с большими трудностями. Около тридцати судов, в том числе и ледокол "В. Молотов", вынуждены были уйти на запад, так как дороги на восток не было. Капитаном этого ледокола был Г. С. Царев – типичный пассажирский капитан. До этого назначения ранее на ледоколах не работал. В любой мало-мальски сложной обстановке он, обычно ссылаясь на болезнь живота, уходил с мостика, тем самым предоставляя мне право принимать самостоятельные решения. Руководству штаба морских операций, очевидно, надоело, что на мостике постоянно находится старпом, или по каким-то другим причинам, но на ледокол был назначен капитан Ю. К. Хлебников.

Ледовая обстановка была довольно сложной, и я долго пробивался на встречу с дизель-электроходом "Енисей", на котором доставили в Арктику из района Печоры Юрия Константиновича, отбывшего перед этим восемь лет наказания за рассказанный анекдот. Представьте себе картину: "Енисей" в балласте возвышается над кормой ледокола примерно на шесть метров. По штурмтрапу спускается человек в телогрейке, в шапке с одним ухом и просит меня проводить его к капитану. Открытое, приятное лицо с живыми глазами и робкой улыбкой. Вот таким предстал передо мной знаменитый капитан. После быстрой приемосдачи он поднялся на мостик. Подошли к телеграфам. Постоял. Сильно побледнел и попросил меня дать малый ход машинам для отхода от "Енисея". Но поскольку сжатие льда продолжалось, то ледокол не сдвинулся с места. Я внимательно наблюдал за Юрием Константиновичем. Мне почему-то передалось его волнение. Конечно, после лагеря было непросто встать снова за телеграф ледокола...

Мы недолго проработали вместе. С приходом в Мурманск Юрий Константинович уехал в Москву. Через две недели вернулся в парад-



*Ледокол "Ермак" – "дедушка"  
русского ледокольного флота  
Icebreaker "Ernak" – "grandfather" of  
Russian ice fleet*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

99

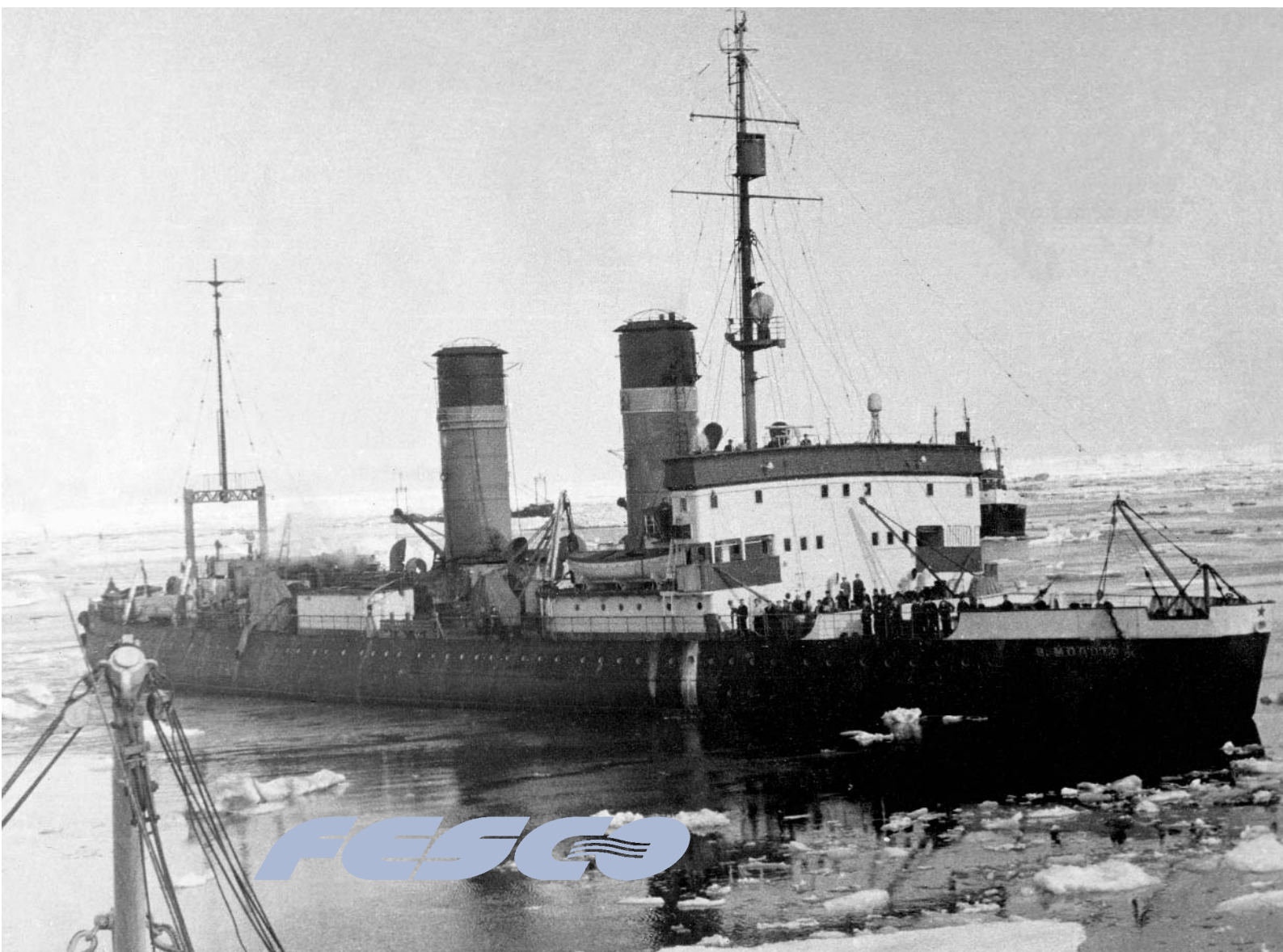
ном мундире и со всеми орденами, только без партбилета. Молодец мужик – не согнулся! И еще несколько лет, несмотря на возраст, командовал ледоколами...

Переход в Мурманск запомнился. На ледоколе был ограниченный запас бункера: конец навигации и непредусмотренный выход на запад Арктики. Когда нас вместе с ледоколом "Ермак" таскало по проливу Вилькицкого, Юрий Константинович решил экономить уголь. Погасили котлы, оставив в действии всего два, для работы динамки и обогрева. Ледокол "Ермак" не стал этого делать. Когда началась отдача, "Ермак" быстро поднял пары и рванул вперед. Мы же, пока развели огонь в котлах, сильно от него отстали и на подходе к Диксону окончательно обезуглились. Только с помощью ледокола "Ермак" смогли зайти в порт и встать под бункеровку и снабжение, ибо бункеры были зачищены под метелку, а для питания экипажа, кроме гречневой крупы, ничего не было...

## "БОЙ" ВЕРТОЛЕТОВ

На ледоколе "Сибирь" в навигацию 1964 года базировался вертолет "Ми-1", учебно-тренировочная машина, облегченная: была снята радиостанция. Пилот Лев Смирнов, простой рязанский парень, но пилот от Бога.

*Ледокол "В. Молотов"  
(переименован в 1961 г.  
в "Адмирал Макаров")  
Icebreaker "V. Molotov" (renamed  
into "Admiral Makarov" in 1961)*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

100



*Ледокол "Сибирь"  
(бывший "И. Сталин")  
Icebreaker "Sibir"  
(the former "I. Stalin")*

*Ледоколы "Ленинград" и "Адмирал  
Лазарев" на проводке сухогруза.  
Icebreakers "Leningrad" and "Admiral  
Lazarev" are leading a dry-cargo ship*

*Первые вертолеты казались на  
ледоколе чужими  
The first helicopters seemed alien on  
the icebreaker*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

101

По заданию штаба морских операций ледоколы "Сибирь" и "Адмирал Макаров" (старый) должны были вести большой караван, в который входило около десятка военных кораблей различного класса. С капитаном "Макарова" договорились о точке встречи. Поскольку ледокол "Сибирь" был назначен флагманом, то я известил об этом флагмана военного каравана. Ледокол "Адмирал Макаров" находился значительно ближе к точке встречи, но при подходе он обнаружил стоявший в ней американский ледокол типа "Северный ветер". Евгений Иванов, капитан "Макарова", сразу же известил меня об этом. Пришлось срочно менять место randevу.

Что значит "срочно"? Ведь вся переписка была секретной, и пока капитан писал, а шифровальщик обрабатывал кодом, радист передавал – проходило определенное время. Но и американцам также требовалось время для прочтения и принятия решения. Но вот мы наконец-то встретились, построили караван и не успели пройти миль пять-шесть, как из тумана прямо на нас вылетел американский ледокол и поднял сигнал по МСС (международному своду сигналов) "остановиться". Было видно, как на вертолетной площадке собирается гармошка ангара и готовится к взлету вертолет. Я приказал помощнику на сигнал не отвечать и приготовить наш вертолет, так как увидел, что к американскому вертолету идет человек с кинокамерой.

Американец взлетел, прошел вдоль всего каравана и приготовился к съемкам. Взлетел и наш вертолет. На его борту были командир Лев Смирнов и инженер-гидролог Б. П. Химич. Я велел Льву посадить американца на его ледокол и помешать ему заснять военные суда каравана. Лев блестяще справился с поставленной задачей. Наш вертолет был проворнее, и Лев посадил-таки американца сначала на льдину, а потом как бы милостиво сопроводил до своего ледокола да еще немного повисел над ним после посадки.

После "боя" американец поднял сигнал ВАЫ ("Счастливого плавания"). Я тоже велел помощнику поднять сигналы: "Ясно вижу", "Желаю счастливого плавания!"

*Ледокол "Ленинград" ведет дизель-электроход "Пенжина"  
Icebreaker "Leningrad" leads diesel-electric ship "Penzhina"*



FESCO



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

102

США заявили ноту нашему министерству иностранных дел о хулиганстве капитана ледокола "Сибирь". По приходе во Владивосток и после "разбора полетов" Льва наградили золотыми часами, а мне сказали, что я еще хорошо отделался. Такова жизнь! Однако, уходя с ледокола, пожилой полковник пограничных войск пожал мне руку и сказал: "Так держать, капитан!"

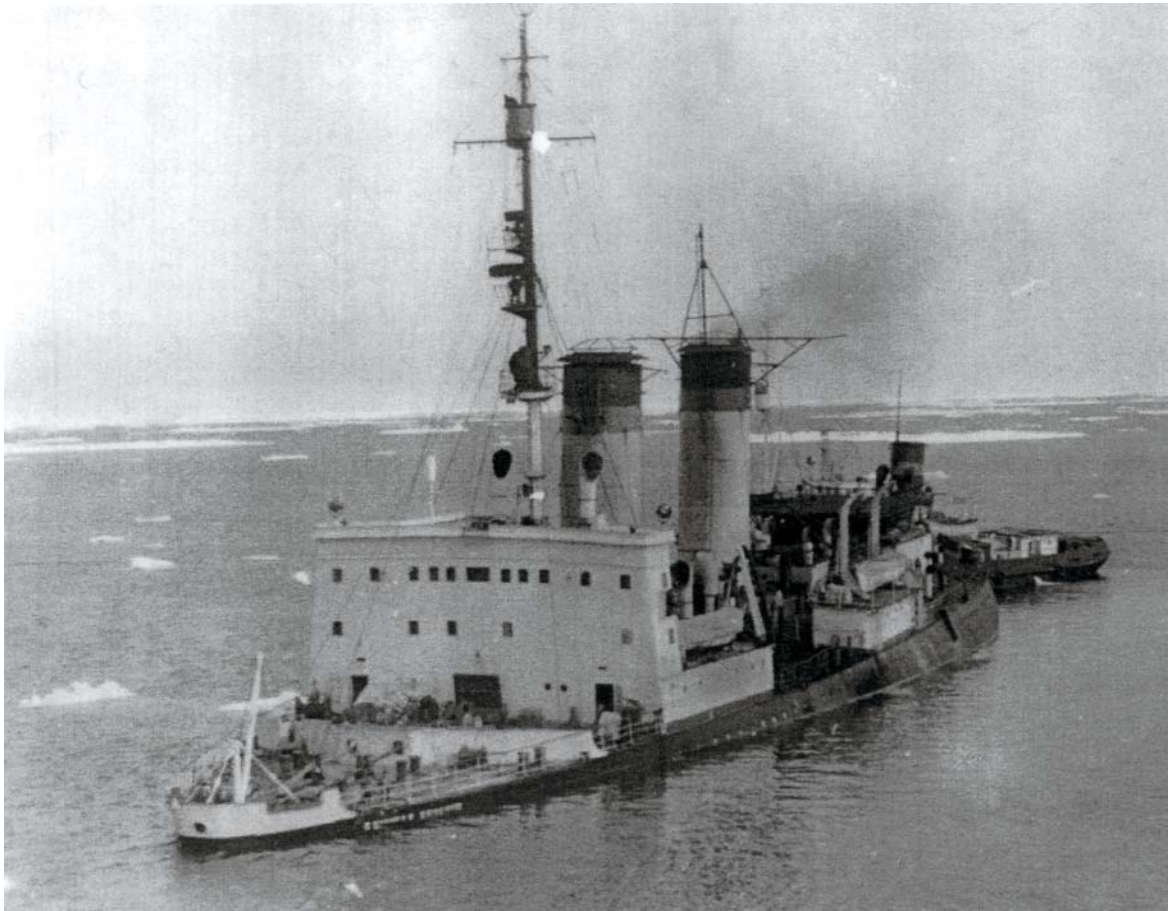
## СПАСЕНИЕ ЛЕДОКОЛА "АДМИРАЛ ЛАЗАРЕВ"

Вот как описана эпопея спасения ледокола "Адмирал Лазарев" (радиограмма с борта ледокола "Ленинград" в газету "Известия", 1965 год, спецкор Юрий Тепляков).

"Вместе с капитаном ледокола "Адмирал Лазарев" Виктором Терентьевичем Садчиковым прыгаю на огромную льдину, что прижалась к самому борту, и ухожу далеко от корабля. Оба ищем хорошую точку, чтобы сделать фотографии на память.

Правда, в памяти этой больше всего сохраняются печали. Мы идем рядом. Чайки о чем-то кричат над водой, белое солнце плавает в крохотных пресных озерах, что голубыми стеклами разбросаны по всей льдине. Но мы не видим ни этих причудливых озер, не слышим и крика чаек. Мы видим только черный корабль, печально уткнувшийся иллюминаторами в зеленую воду

*Даже мощные ледоколы порой  
бывают бессильны перед ледяной  
стихией  
Even powerful icebreakers can be  
powerless in front of ice*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

103

океана. Грустно, конечно, сейчас капитану смотреть на свой ледокол.

А ведь совсем недавно не было этой тишины, не было этой печали. Еще несколько дней назад ледокол "Адмирал Лазарев", выбрасывая шлейф дыма, ломая лед, шел впереди каравана. И я, когда мы на вертолете ледовой разведки обходили караван, слышал уверенный голос капитана: "Все отлично, на борту порядок!"

Несколько дней прошло, и вот сейчас тишина, и корабль печально смотрит иллюминаторами в зеленую воду. Что же случилось?..

Здесь, в Арктике, я говорил с учеными, опытнейшими капитанами, ледовыми разведчиками – у всех единое мнение: нынешняя полярная навигация самая сложная за многие годы. Упрямые северные ветры гонят и гонят ледовые поля от полюса к берегам, закрывая дорогу караванам. Даже мощнейшие в мире ледоколы "Москва" и "Ленинград" бывают порой бессильны перед грозной природой.

Каждая миля – это колоссальный труд, это тяжелая борьба. И не всегда океан уступает победу.

Наш "Ленинград" в легких сумерках северной ночи пробивался во льдах. За кормой среди битых льдов тянулся танкер "Москальво". Мы уже радовались, что проскочили самые сложные барьеры, что совсем скоро чистая вода, а там короткий отдых, пока построится новый караван. Но беда чаще всего приходит именно в хорошие минуты.

На мостик срочно вызвали капитана. Радиограмма из Певека, где находится штаб морских операций, была предельно краткой: "Западнее острова Айон получил тяжелые повреждения ледокол "Адмирал Лазарев". Срочно идите на помощь!"

Бросаем во льдах танкер. Курс на запад. Полный вперед. Каждый час радист приносит новые сообщения. Радирует капитан ледокола "Адмирал Лазарев" Садчиков: "Пробоину обнаружить не удалось, первая и вторая коцегарки затоплены. Принимаем все меры по спасению судна". Работает рация штаба – телеграмма ледоколу "Адмирал Лазарев": "Вам на помощь вышли дизель-электроход "Амгуема", ледокол № 5, буксир "Донец".

*Ледокол "Сибирь" с танкером  
"Новинск" на трассе Севморпути  
Icebreaker "Sibir" with tanker  
"Novinsk" on the Northern sea way*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

104



**FESCO**





Ледокол "Ермак" во время постройки на судовой верфи в Финляндии  
*The process of building a new icebreaker "Ermak" at the shipyard in Finland*

125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

105



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

106

Наши машины по-прежнему работают в режиме "полный вперед!". Вот уже позади остров Шалаурова. Скорость пятнадцать узлов. Мы идем, как курьерский поезд, только мощные льдины громят о борт.

Новая радиограмма с ледокола "Адмирал Лазарев": "Вода топит третью кочегарку". Она вызывает особую тревогу. Наш главный механик Леонид Вакс тихо замечает: у них осталась последняя, четвертая, если переборка не выдержит, тогда беда. И как эхо на эти слова приказ капитана "Ленинграда" Абоносимова: "Все время идти полный вперед!"

Сейчас у нас максимальная скорость. Выжимаем из машины все возможное во льдах. Это опасно. Но иначе нельзя. Ведь там, за десятки миль, моряки ждут помощи.

В эфире снова штаб: "Ледокол "Адмирал Лазарев", к вам вышел вертолет с водолазами".

Очередная радиограмма капитана Садчикова: "Вода появилась в четвертой кочегарке. Затоплены топливные бункеры. Все работают на своих постах. Ждем помощи. Наши координаты Ш=70°03'48" север Д=168°52'30" вост".

Медленно гаснет длинный северный день, молчаливы берега, равнодушны льды, на сотни миль белая тишина. Но это только кажется. В Арктике сейчас неспокойно. Послушай эфир: бесконечно.

Звучит морзянка – летчики в любую минуту готовы подняться в воздух, синоптики тщательно следят за погодой, и на всех корабельных картах штурманы уже поставили точку, где сейчас гибнет ледокол "Адмирал Лазарев". И на берегу, и на море не уснут сегодня полярники. Ведь в Арктике тревога.

Наш флагманский ледокол "Ленинград" уже близко от места аварии. Осталось миль шесть. Я смотрю на часы: 21.30. За какие-то полчаса стало темней. Это плотный снег бьет в стекло. Августовский снег красит белым цветом палубу. Вот оно какое, арктическое лето!

Капитан дает команду: "Водолазам приготовиться к переброске на ледокол "Адмирал Лазарев"!"

Корабль где-то рядом. Мы знаем, что к нему уже подошли ледокол №5 и буксир "Донец". Оба охраняют его от ударов ледовых полей, наплывающих с севера. Корабли рядом, лишь прикрыты волной тумана. На зеленом поле локатора отлично видны их силуэты. "Ленинград" гасит скорость. Тишина. После рева 26 тысяч лошадей ощущение такое, будто идем на веслах. Даже слышно, как плещет за бортом легкая волна.

Наконец прямо по курсу видна черная точка. Это корабль. Беру бинокль. У ледокола "Адмирал Лазарев" торчат одни трубы. Нос по самые клюзы в воде. Льдины плавают почти вровень с палубой. У нас на мостике не верят своим глазам. А моряки повидали немало. Впервые за всю историю великого Северного морского пути тонет линейный ледокол. Тонет "Адмирал Лазарев", с чьим именем связана молодость многих полярных капитанов. Ведь ледокол с 1938 года работает в Арктике! Сколько он провел караванов от Мурманска до пролива Беринга! Разве сосчитаешь? А вот в нынешнюю навигацию победил Ледовитый. Победил, может, потому, что выбрал самый удобный момент, а может, потому, что беда, как говорят, не приходит в одиночку.

Только ледокол покинул Певек, чтобы вести караван на запад, и сразу несчастье. Открылась вена у старпома Станислава Уманского. Человек истекал кровью. Повернули в Певек, где моряку оказали помощь опытные врачи. А ледокол тем временем спешил к каравану. Вот тут-то его и подстерег Ледовитый.

Впереди неожиданно выросли две огромные льдины. Ночью, да еще в тумане, заметить их было почти невозможно. А свернуть уже





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

107

поздно. Первый удар ледокол выдержал, но его сильно бросило в сторону. И тут вторая льдина как огромной пилой провела по днищу. И сразу же в кочегарки хлынули сотни тонн воды. Это случилось в половине четвертого ночи. С этой минуты началась борьба за спасение ледокола. Вода выдавливала переборки, заливая все новые и новые отсеки. Попробуй откачай ее, когда она врывается в шестиметровую трещину. И тогда капитан принял единственно верное решение – вести ледокол на мелководье.

Через несколько часов "Адмирал Лазарев" лег на грунт. Глубина была 12 метров. От палубы до воды оставалось 20 сантиметров. Эти 20 сантиметров не решили бы судьбу корабля, если бы не было в море святого закона о дружбе. Ледоколу успели прийти на помощь, успели защитить его от океана.

С нашего "Ленинграда" сейчас поднимается вертолет. На его борту корабельный инженер Юрий Кудрявцев, возглавляющий большую спасательную группу. Он и будет руководить работой водолазов. Только вот сесть на "Адмирала Лазарева" не так-то просто. Ночь. Проектор вырывает из темноты участок мокрой вертолетной площадки. А у ледокола еще и солидный крен, да вокруг мачты других судов.

Пилот Владимир Громов долго висит, рассчитывая каждый сантиметр, потом точно сажает машину. Но это лишь первый рейс. С "Ленинграда" надо перебросить еще трех водолазов.

Ночь. Туман. Чайки кричат над водой. Идет августовский снег. И мало кто еще знает, что Арктика сегодня не спит. Что в Арктике тревога.

Утром вместе с врачом Аллой Вениаминовной Перуновой я хожу по палубам и каютам "Адмирала Лазарева". Корабельный доктор вежливо спрашивает матросов о здоровье. Не простыл ли кто. А моряки, хоть и не спали ни минуты, все же шутят: "Некогда, доктор, болеть, сами видите".

На ледоколе все сейчас напоминает о недавней битве с океаном. Красные насосы стучат до сих пор, встречаешь мешки с цементом, видно, готовили пластырь на пробоину. В коридорах еще плещется мутная вода. А рояль кают-компания, как посреди озера.

Но торопятся уже девушки-уборщицы, прибирая разбросанные вещи. Пока неуютно, конечно. Только корабельный котенок спит на диване, будто ничего не случилось.

Единственную кочегарку, которую все-таки отстояли люди и которая сейчас дает пар машине, мне показывает старший механик Всеволод Бонишко. Высокий. Седой. Крепкий старик. В Арктике плавает не первый десяток лет. Говорит он не торопясь, солидно: "Из третьей кочегарки выбирались уже вплавь. Но четвертую мы не могли отдать, иначе остановились бы машины, затихли все насосы. Люди целую ночь работали по пояс в холодной воде. Потом укрепили переборку. Откачали воду. И никакой паники. Пришлось самому тряхнуть стариной, покидать уголек".

Мы идем к посту водолазов. Только что поднялся на борт Алексей Николаевич Болтунов: "Сейчас все отлично! Вот ночью было плохо. Темно. Варили под водой на ощупь".

Инженер Юрий Кудрявцев как прилетел с "Ленинграда", так и не уходил отдыхать. На его столе чайник, зеленые кружки, он что-то чертит, объясняет водолазам. Увидев нас, смеется: "Самое интересное под водой. Шесть метров дыра. Во как царапнуло! Суток двое придется варить". Инженер, наверно, и сам рад, что чуточку ошибся: "Это водолазы виноваты, что сжали самые сжатые сроки!"

На следующий день пробоину уже закрыл длинный лист железа. Сразу включили насосы, сотни тонн воды полетели за борт. А через час в иллюминаторы ледокола уже заглянул мягкий северный день.



*Ледокол "Москва" ведет сухогруз  
Icebreaker "Moskva" leading dry  
cargo ship*



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

Ледокол "Капитан Хлебников"  
Icebreaker "Kapitan Khlebnikov"

FESCO  
125 years strong

108



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

109



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

110

*Авиация – незаменимый помощник  
ледокольщиков  
Aviation is an indispensable help for  
icebreaker crew*

В вахтенном журнале "Ленинграда" на всю жизнь останется лаконичная запись: "18 августа в 16.45 взяли после аварии на буксир ледокол "Адмирал Лазарев". Курс порт Певек".

Вечером, когда показались огни порта, отдали буксир. Ледокол пошел к причалу своим ходом. "Адмирал Лазарев", с которым связана история Арктики, молодость многих полярных капитанов, жив.

## ОПЕРАЦИЯ "ПРОРЫВ"

Успешно закончив операцию по высадке высокоширотной станции СП-31 в Ш=76°34', ОС Д=153°12' ОЗ, 23 октября 1989 года ледокол "Адмирал Макаров" (капитан С. Ф. Решетов) и дизель-электроход "Владимир Арсеньев" (капитан Р. А. Зайнигабдинов) двинулись в обратный путь. Вариант выбора пути был ограничен и во времени, и в цели. У мыса Барроу уже две недели в ледовом плену были киты. Пошли на юг, к мысу. Преодолевая перемычки пакового льда, окалывая дизель-электроход, ночью 26 октября вышли на лед 10 баллов. Стало легче, хотя отсутствие "Инерты-160" приводило к неоднократному заклиниванию ледокола.

С рассветом 26 октября американцы доставили вертолетом на ледокол штурманские карты района. Проработали порядок действий операции "Breake through" ("Прорыв").

Жизнеобеспечение китов поддерживалось вырезанием для них прямоугольных майн в припае белого льда, цепочка которых тянулась на северо-запад от острова Доктор к полынье, до которой оставалось 4,5 мили. Ледоколу "Адмирал Макаров" отводилась решающая роль, так как только ему было по силам взломать прикромочную



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

111

сморозь пака, годового льда, сидящую на стамухах. Ширина ее достигала 7-8 кабельтовых.

Дело привычное для ледокола, приходилось долбить и более тяжелый припай, как, допустим, у мыса Вебера. Вся трудность заключалась в "пределности" глубин, очень ограничивающих маневр при взломе. Начали его в 11 час. 28 мин в 2,8 мили по пеленгу 359 градусов от мыса Барроу. Справа, в 3-4 кабельтовых взламывал припай "Владимир Арсеньев". Через три часа поручили ему доламывать 50-метровую полосу сморози, которая для ледокола "Адмирал Макаров" была уже недоступна.

Примерно в 17 час. 30 мин. "Владимир Арсеньев" прорвался на ровный белый лед толщиной 40 сантиметров, где начал резать канал до концевой майны с китами. Но метров 900 не удалось дотянуться – не позволили глубины при осадке судна 6,0 метров. Из-за близких банок дизель-электроход не мог развернуться и отходил от майн к мысу Барроу задним ходом. Затем он поработал в припае навстречу ледоколу "Адмирал Макаров", который скалывал сморозь уже в длину, расширяя вход до двух миль. Иногда штевнем удавалось дотронуться и до белого льда припая. Весь балласт был выброшен, дифферентоваться приходилось топливом.

Работали при умеренном юго-восточном ветре, и вынос льда был хорошим. Вот только действия "Владимира Арсеньева" не были полностью скоординированы и отличались произвольностью: так, надо было сначала прорезать белый припай по двум сходящимся пеленгам, чтобы отделить его от мыса воронкой под ветер, а потом уже и раздробить эту воронку. И если скалываемая сморозь тут же и отплыла, то выноса молодого льда почти не было, чему препятствовали стамухи, оставшиеся от раздробленной сморози.

На следующий день какие-либо возможности для активных действий оставались только для дизель-электрохода. И он их использовал, откатав чуть ли не весь балласт до критической остойчивости, чтобы только сократить дистанцию между каналом и очередной майной. Утром 28 октября "Адмирал Макаров" подрубил южный край коридора через сморозь, а судно поработало встречными курсами. Совместными усилиями несколько расширили выход из припая, еще более размолотили его молодую часть, подготовив для прохождения китов, которые вместе с процессией обеспечения, журналистов и просто зевак медленно, но все же продвигались к полынье частично по каналу за "Владимиром Арсеньевым", частично по свежим майнам, выпиливаемым бензопилой. Резал лед и трактор-катер со шнековыми ножами.

Утро 28 октября принесло первую радостную весть: за ночь киты продвинулись по каналу на 0,8 кабельтовых. До кромки оставалось еще 12. Вечером они находились метрах в 300. Дизель-электроход в это время еще раз пошевелил остатки припая, не давая им смерзнуться. А утром 29-го на льду уже было "безлюдно": вертолетная разведка подтвердила уход китов в открытое море.

Таким образом закончилась операция "Прорыв", на которую было привлечено много сил и средств. Но так надо было, чтобы еще раз обратить внимание на сохранение окружающего мира, на единение человека и природы.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

# 112 ЖИЗНЬ И СМЕРТЬ ВАЛЕНТИНА БЯНКИНА LIFE AND DEATH OF VALENTIN BYANKIN

Андрей ОСТРОВСКИЙ  
By Andrey OSTROVSKY

Контейнеровоз "Капитан Бянкин"  
Container carrier "Kapitan Byankin"





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

113



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

114

He was born in the fall of 1929 in the Pashkovo village of the Amurskaya region situated upon the confluence of the Hingan and Amur rivers. His mother, Raisa Andreevna, died soon after the birth of his brother in 1932. Two years later his father, Peter Alksandrovitch, relocated to the city Yasnyi of Chita province with his two small sons to work on mine excavation. They lived an ordinary life and the boys started school. During the first days of the WWII Peter was drafted into the army and served in the Far East. After completing middle school, 14-year old Byankin entered the state's Nikolaevsk-na-Amure marine academy in 1944. Many young men chose this institution because the state supplied students with free clothes and food.

In August of 1948 eighteen year old pilot Valentin Baynkin was given orders to report to the Far Eastern Shipping Company's personnel department for job assignment.

It would be correct to call Byankin's shipping career vertical: fourth mate, third mate, second mate, and finally chief mate. At the young age of 23 Byankin became the master of motor vessel "Kuzbass" in May of 1953 after a strict testing committee confirmed his qualification as master mariner.

At the end of the 50's, Byankin was the master of the largest passenger liner "Asia". This assignment was a source of pride as every cadet's dream is to be the master of a liner – one of the greatest accomplishments in a cadet's life. At that moment the personnel department had already noticed the young and promising master. In the summer of 1961 he was appointed as FESCO's sea-agent at the port of Dalian in People's Republic of China. He worked there less than a year, but his experience became the foundation for the future establishment of an agency network that would span the globe. Valentin Byankin became FESCO's administrative staff member in the fall of 1962. He was a deputy manager in the personnel department for two years. Then in May of 1964 he became a shipping deputy chief of operation that began Byankin's legendary destiny.

Он родился осенью 1929 года в Амурской области, в селе Пашково, там, где в полноводный Амур впадает один из его левых притоков – Хинган. В 32-м родился брат, и почти сразу умерла мама, Раиса Андреевна. Еще через два года отец, Петр Александрович, с двумя маленькими пацанами перебрался на заработки на прииск Ясный в Читинскую область. Дальше – все как у всех: школа, призыв отца в армию в первые же дни войны (он служил на Дальнем Востоке), и в 44-м после семилетки четырнадцатилетний Валентин Бянкин поступает на судоводительский факультет Николаевского-на-Амуре мореходного училища. Подобный выбор делали многие: в мореходке обеспечивался государственный кошт – здесь одевали и кормили бесплатно. В августе 1948-го восемнадцатилетний штурман Валентин Бянкин прибывает в распоряжение отдела кадров Дальневосточного морского пароходства.

## СТАРТОВАЯ ПЛОЩАДКА

Правильнее всего пароходскую карьеру Бянкина назвать вертикальной. 4-й, 3-й, 2-й помощник капитана, старпом; в мае 1953 года в возрасте 23 с половиной лет Валентин Бянкин становится капитаном, принимает под командование пароход "Кузбасс". Буквально за неделю до этого строгая комиссия подтвердила его право иметь квалификацию капитана дальнего плавания.

Менялись пароходы и теплоходы, страны, экипажи, порты, типы и способы перевозимого груза – накапливался тот бесценный опыт, который так мощно "выстрелил" спустя полтора-два десятка лет. Параллельно Бянкин учился, один за другим окончив заочно два факультета ДВВИМУ – сначала судоводительский, затем эксплуатационный.

В конце 50-х Бянкин – капитан крупнейшего на бассейне пассажирского парохода "Азия". Этап в биографии и предмет бесконечной гордости: кто из курсантов не мечтает стоять на мостике пассажирского лайнера?.. К тому времени "кадры" уже отчетливо вели молодого, перспективного капитана. Летом 1961 года Бянкина назначают морагентом пароходства в порту Дальний (КНР). Проработал он здесь недолго, чуть больше года, но появился опыт, который вскоре лег в создание мощной агентской сети по всему миру. А уже осенью 62-го Валентин Бянкин становится работником аппарата управления пароходства. Сначала – заместителем начальника по кадрам, с мая 64-го – заместителем начальника по эксплуатации. Вот здесь и начинается тот Бянкин, о котором вскоре стали складываться легенды.

Еще через год на время командировки начальника пароходства 35-летний Бянкин по приказу становится исполняющим его обязанности. Первая примерка. В подчинении – две сотни судов, судоремонтные заводы, порты от Певека до Посыета, десятки тысяч работников; и – почти круглосуточная работа.

Проходит еще несколько лет, и в январе 1969 года министр морского флота СССР Бакаев подписывает приказ: назначить товарища Бянкина В. П. начальником Дальневосточного морского пароходства. Начальнику – 39 лет. Ничего подобного в современной истории пароходства не было.

Был ли он карьерно-честолюбивым? Вряд ли. Иначе не прожил бы всю жизнь с женой и дочкой в крохотной двухкомнатной квартирке на улице Уборевича, которую и построил-то своими руками, уже капитаном по-честному отработав на строительстве дома положенную тысячу часов. Главным для него было дело, которое он знал лучше многих, умел делать лучше многих, а хотел – лучше всех. И что интересно: у него получалось.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

115

*В. П. Бянкин, начальник Дальневосточного  
морского пароходства, 1974 г.*

*V.P. Byankin, the President of the Far Eastern  
Shipping Company, 1974*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

116

Six years later, the Minister of the USSR Merchant Marine Bakaev appointed comrade Byankin as a general director of FESCO. He was only 39 years old. There was no precedent for this in the history of FESCO. That is not to say that he was elevated to this position as he was the classic example of a self-made-man.

The volume of work increased considerably and veterans of FESCO considered him a workaholic as he would spend weekends and holidays in the office.

After thirty years his advanced ideas became more clear and he realized the importance of liner shipping. Byankin paid little attention to praises and focused on what matted the most – to make a domestic commercial fleet competitive in the world market. He established such lines as FIL (FESCO-Indian Line), FAL (FESCO-Australian Line), and the FESCO-Pacific line which connected ports of Japan and South-East Asia with ports in the USA and Canada and brought the company success for decades. He even made an ambitious effort to launch an express line (FESCO-Gulf) to move a vessel from west to east and another from east to west thus connecting the world via liner shipment.

Byankin was one of the first Soviet shipping leaders to understand the importance of containerization. He also realized the lack of competent and business-minded managers and he did his best to establish a department of water transport engineers in the Far

Хватало у Бянкина и дел, и проблем. Были и посадка на мель в рижском порту (правда, под лоцманской проводкой), и многочисленные выговоры, которые получает капитан, отвечающий на судне за все. Были и благодарности – их значительно больше.

С должностью начальника пароходства объем работы вырос кратно. Ветераны ДВМП вспоминают, что застать Бянкина в кабинете – если он, конечно, не в командировке – можно было практически всегда, в любой выходной или праздничный день. Трудоголизм был его натурой.

Работы же хватало. Скользнуть по карте взглядом вверх – Арктика, куда каждый год возрастали объемы завозимых грузов. А плавание во льдах – это всегда огромный риск; тем более когда у тебя по трассе от Тикси до Провидения одновременно находятся десятки единиц флота и ледоколов. Можно посмотреть по карте вниз, в сторону теплых морей – там, однако, не слаще: самый разгар вьетнамской войны. Лозунг дня: максимальная помощь братскому Вьетнаму. Сколько раз пароходы ходили под бомбами, возвращались в родной порт под протяжные звуки сирены, привозя очередного погибшего моряка...

Оба эти направления – Арктика и Вьетнам – по степени ответственности были такими, что за любое ЧП могли не только снять с должности...

## ОКНО В МИР

Похоже, на выговоры и благодарности он обращал немного внимания. Важнее было дело, конкретный результат, ясная и понятная цель – сделать отечественный торговый флот конкурентоспособным на мировом рынке. Красивые слова о красном флаге, гордо реявшем над Мировым океаном, были, мягко говоря, пустыми. К огромному пирогу международных перевозок нас не сильно подпустили. Войти в этот рынок – вот главная задача за все годы работы Бянкина в должности начальника пароходства. С высоты лет мы можем сказать: он ее реализовал.

...Тридцать лет спустя становится отчетливым и ясным революционное мышление Бянкина. Он первым понял значение линейного судоходства. Именно при нем были наработаны и официально объявлены линии, в течение десятилетий составлявшие славу компании: FIL (FESCO-Indian Line), FAL (FESCO-Australian Line), FESCO-Pacific, связавшая порты Японии и Юго-Восточной Азии с портами США и Канады. Была даже предпринята амбициозная попытка запустить кругосветную экспрессную линию FESCO-Gulf, с тем чтобы одни суда двигались с запада на восток, а другие – с востока на запад. И он бы довел ее до ума, будьте уверены...

*Пассажирский теплоход "Азия"  
Passenger motor-vessel "Asia"*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

117

Одним из первых среди руководителей советских пароходств Бянкин понял значение контейнеризации. Да, это было веяние времени, контейнеры осваивал весь мир. В СССР, однако, многие поглядывали на западные "чужачества" с опаской: дескать, сначала поглядим, а уж потом разберемся. Бянкин чувствовал, что разбираться будет некогда. И по его команде типовые лесовозы стали переоборудовать под перевозку контейнеров.

Прозорливость, упорство, знание сути вещей, деловая хватка Бянкина позволили отечественному перевозчику ворваться на рынок ГИФ (грузы иностранных фрахтователей). Прежде советские моряки работали или в каботаже, или на экспортно-импортных перевозках, то есть деньги за фрахт государство попросту перекладывало из одного кармана в другой. Перевозки в ГИФе были скорее случайностью, чем закономерностью. Бянкин попытался перевернуть этот порядок вещей. И уже начиная с середины 70-х один из ключевых показателей работы судоходной компании – ЧВВ (чистая валютная выручка) резко пошел вверх. А по обе стороны Тихого океана крупнейшие судовладельцы, грузовладельцы, специалисты в области "шипинга" при упоминании фамилии Бянкина уважительно произносили: "Мы знаем этого бизнесмена..."

Тогда же Бянкин понял, что ему катастрофически не хватает компетентных, по-деловому думающих специалистов. И в двух министерствах – Минморфлоте и Минвузе – буквально пробил открытие в ДВВИМУ нового факультета – инженеров водного транспорта. Пробил не ради моды; из первого же выпуска, а он состоялся в 1973 году, проигнорировав существовавший порядок распределения молодых специалистов, Бянкин забрал к себе в пароходство девять самых перспективных выпускников. Но прежде чем доверить работу инженера-эксплуатационника в аппарате управления, посадил каждого из них на два-три года на перспективные суда, введя новую штатную должность в судовой роли – грузовой помощник (суперкарго). Эта "бянкинская" школа существовала лет десять, давая пароходству отлично подготовленных, "оморяченных" спецов, знающих, что такое грузовая база, отнюдь не понаслышке. В свое время ее прошел и нынешний генеральный директор ОАО "ДВМП" Евгений Амбросов.

Он быстро думал, Бянкин, быстро решал и быстро шагал. За ним многие не поспевали. Обладал феноменальной памятью. На большой планерке мог поднять любого диспетчера, отвечавшего за свою группу в 10-15 судов, и поинтересоваться одним из пароходов. Не дай Бог, кто-то что-то не помнил. Потому что Бянкин помнил все: капитана, тип груза, фрахт, в какой порт следуют. В пароходстве было более двухсот судов.

## "НЕЗАМЕНИМЫХ У НАС НЕТ.."

Его авторитет, самостоятельность в принятии решений многих раздражали. С первым секретарем крайкома Виктором Ломакиным они пришли на должности практически одновременно – Бянкин в январе, а Ломакин в марте 69-го. Поначалу отношения складывались нормально. Однако постепенно в партийном руководстве края Бянкин стал считаться одним из самых "неуправляемых" хозяйственных руководителей. По меркам того времени он, наверное, таким и был. Потому что не принимал формализма и пустых лозунгов, агиток, за которыми не стояло настоящее, живое дело. Именно оно, дело, было для Бянкина превыше всего.

...Поговаривают, что не сильно это нравилось и руководителям Минморфлота СССР, видевшим едва ли не конкурента в мо-

Eastern Higher Marine Engineering School. Ignoring the State's existing orders of job assignment and allocation Baynkin took nine most promising specialists from the first class of graduates under his supervision. Before entrusting them with performing the responsibilities of operating engineer at the administrative level, they worked at a newly established position of cargo assistants on vessels for 2-3 years. This school existed for 10 years and produced many experienced specialists. The current president of FESCO PLC, Evgeny Ambrosov, went through the school in his day.

Byankin's authority and independence in making decisions annoyed many bureaucrats. Byankin and the Secretary of Regional Committee Victor Lomakin took their positions simultaneously – Byankin in January of 1969 and Lomakin in March of 1969. In the beginning of their careers they were on good terms, but later the Communist Party leadership considered Byankin as one of the most uncontrolled managers as he didn't accept formalism and futile Soviet slogans. He was a forward thinking man of action.

The leaders of the Ministry of Merchant Marine saw Byankin as a growing competitor who had quickly gained authority at FESCO and achieved brilliant results.

It was a matter of technicality to make him go away. The question concerning Byankin's expedience to the post of FESCO President was raised in the Communist Party meeting in March of 1977 as he was removed from this position at that time.

During the spring of 1983, as a deputy of the Academy of Science, he flew to Moscow on an invitation from the USSR Academy of Science to receive the prestigious Dezhnev medal. He did not stay in a hotel but chose to stay on the new motor vessel Professor Khromov". This research vessel had been recently accepted in Kotka (Finland) and was berthed in the Merchant port of Leningrad. Byankin stayed in the infirmary, a traditional accommodation for guests on vessels with a full crew. Having received the medal he was going to return home but was quite crushed by the inability to





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

118

follow his life's calling and was stifled by the absence of prospects. On the evening of April 22, 1983 he committed suicide by hanging himself in the infirmary on the "Professor Khromov".

...30 years have passed since his death, but his ideas are continuing to be realized and FESCO's ships continue to sail and expand their services across the world.

лодом и стремительно растущем начальнике пароходства, который к тому же быстро набирал авторитет и показывал блестящие результаты.

Силловые векторы сошлись, подловить Бянкина оказалось делом техники. Официальная версия гласит, что, будучи в командировке в Москве (ко всему прочему Валентин Петрович был депутатом Верховного Совета РСФСР), он напился в гостинице и не явился на обсуждение некоего важного вопроса чуть ли не к Предсовмина СССР Алексею Косыгину. Во всяком случае, сразу по возвращении из Москвы был проведен пленум парткома пароходства, а следом и общее собрание коллектива управления, на котором один из секретарей крайкома, ведавший транспортом, обличал Бянкина в "аморалке". (Забавная деталь – месяцем ранее тот же секретарь публично превозносил Бянкина.) Вопрос стоял по-партийному прямо и просто: о целесообразности дальнейшего использования тов. Бянкина в должности начальника пароходства. Выводы партийного органа министерством были приняты к исполнению неукоснительно. Было это в марте 77-го...

## ФИНАЛ

Осени 77-го он стал работать заместителем директора ДНИИМ-Фа. Через год защитил кандидатскую, одну за другой издал три книги, посвященные освоению Дальнего Востока российскими моряками. Снабженные великолепным справочным материалом, они и сегодня служат исследователям и практикам надежным подспорьем. Энергия, интеллект, воля еще били в нем через край. Но уже по инерции.

*Переговоры с индийским бизнесменом г-ном Маданом, 1975 г.  
Negotiations with Indian businessman  
Mr. Madan, 1975*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

119

Весной 83-го он полетел в Ленинград, по приглашению Академии наук СССР, получать престижную Дежневскую медаль. Старый моряк, он отказался от гостиницы, поселившись на новеньком "Профессоре Хромове". Это научно-исследовательское судно, только что принятое нашими моряками в финской Котке, стояло у причала Ленинградского торгового порта. Бянкин поселился в лазарете – традиционное гостевое место на судне с полным штатом. Получил медаль, уже собирался лететь домой. Но что-то, видать, царапало в душе, точила не востребованность, душило отсутствие перспективы. Костюмчик научного работника был явно не по нему. А возраст – 53



*Контейнеровоз "Капитан Бянкин"  
Container carrier "Kapitan Byankin"*

*Заход в порт Сидней  
Sydney port of call*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

120

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1917.** Объем перевозок Добровольного флота возрос, ему была увеличена до 2 миллионов рублей дотация правительства. В составе Доброфлота – 43 крупных океанских парохода, ценное имущество (плавучие краны, катера, различный инвентарь) во многих русских и иностранных портах. За границей работали 14 агентов Добровольного флота.

**1918.** 5 февраля В. И. Ленин подписал декрет СНК РСФСР "О национализации торгового флота".

**1920.** Создается Временное правление судов Добровольного флота. Его управляющим становится капитан Д. А. Лухманов. Главной задачей правления было возвращение судов Добровольного флота во Владивосток.

**1923.** К концу года Доброфлот насчитывал уже 12 судов. Кроме того, работали два вспомогательных судна – "Смельчак" и "Казак Хабаров". Восстанавливая свою деятельность, Дальневосточное отделение Добровольного флота создает на побережье 25 своих агентств. В Китае и Корее – 10 своих агентств и представительств. Дальневосточники начали восстанавливать большой каботаж по Восточной линии между Владивостоком и советскими портами на Черном и Балтийском морях.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

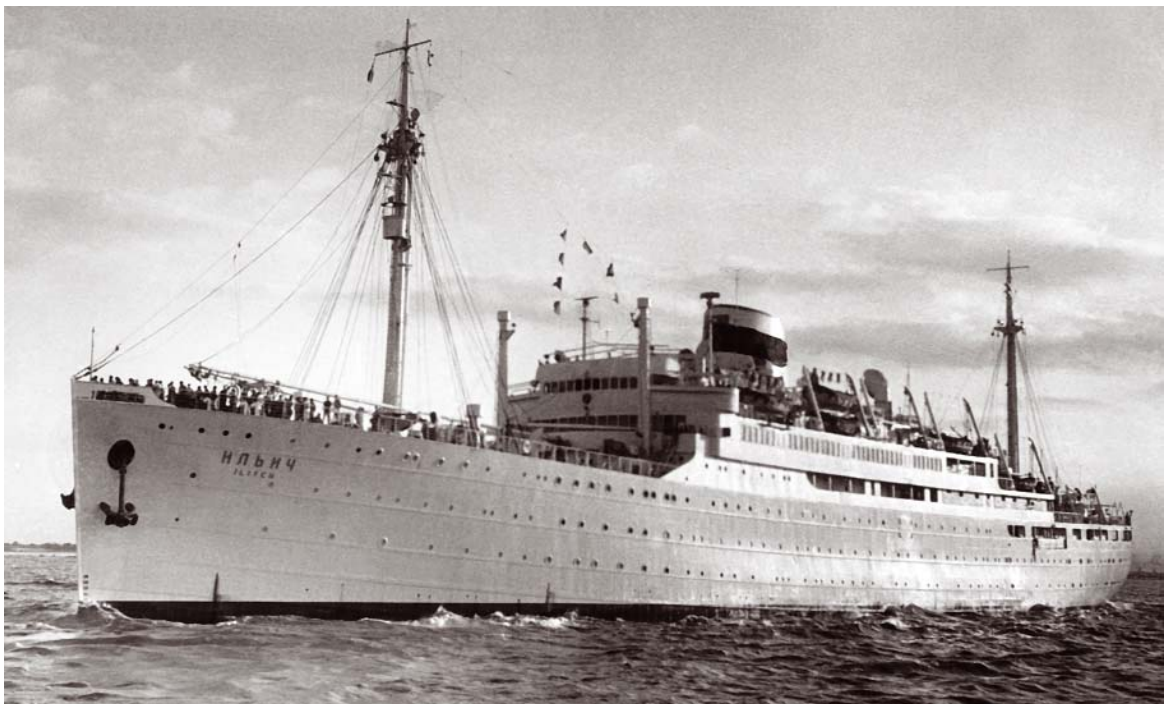
**1917.** Traffic volume of the Voluntary Fleet increased and so did the grant given to the fleet by the government (up to 2 million rubles). The Voluntary Fleet included 43 large ocean steamships, property such as crane ships, boats, and various stock in many Russian and foreign ports. 14 agents of the Voluntary Fleet worked abroad.

**1918.** On February 5th V. I. Lenin signed decree of the Soviet of People's Commissars of the RSFSR "On nationalization of trade fleet".

**1920.** A temporary board of the Voluntary Fleet vessels was created. Master D. A. Lushmanov became its governor. The main task for the board was the return of the Voluntary Fleet vessels to Vladivostok.

**1923.** By the end of the year the number of vessels in the Voluntary Fleet amounted to 12. They also had two auxiliary working vessels "Smelchak" and "Kazak Khabarov". While restoring its activity, Far-Eastern branch of Voluntary Fleet created 25 agencies on the sea coast as well as 10 agencies and representations in China and Korea. Far-Eastern residents started to renew inter-coastal navigation of the Eastern line between Vladivostok and Soviet ports of the Black and Baltic Sea.

*Пассажирский лайнер теплоход "Ильич"  
Passenger liner motor vessel "Ilich"*







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

121



*В. П. Бянкин (слева) на теплоходе "Ильич"*  
*V. P. Byankin (left) is on-board the motor vessel "Ilich"*

года, еще можно горы своротить. Он (да и никто в мире) не знал тогда, что через каких-то три-четыре года страна начнет разворачиваться, что именно такие люди, как он, окажутся на самом гребне волны. Да и кто может знать, что будет через три года?

...Вечером 22 апреля 1983 года Валентина Бянкина нашли повесившимся в лазарете "Профессора Хромова"....

Дурацкое совпадение – произошло это в день рождения Ленина, человека, создавшего именно ту систему управления, которая Бянкина и сгубила.

Впрочем, он вернулся. Великолепный океанский красавец контейнеровоз "Капитан Бянкин"

работает сегодня на линейных контейнерных перевозках.

То, что строил Бянкин, воплотилось в жизнь. Механизм, запущенный им 40 лет назад, работает и сегодня и ничуть не утратил своей эффективности.

...Редкий, согласитесь, случай: 30 лет как человека нет на земле, а его замыслы продолжают воплощаться. Раньше такое возможно было в мифологизированной партийной идеологии. В экономике же – куда как редко.

А жизнь продолжается. И на здании на Алеутской во Владивостоке гордо развевается голубой флаг с синим ромбом FESCO. И корабль плывет...



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

122

# НА МОРЕ ТРЕТЬЕГО НЕ ДАНО TERTIUM NON DATUR ON THE SEA

**Виктор МИСЬКОВ**  
**By Viktor MISKOV**

*Из книги В. М. Миськова, "*  
*Философия лидера", 2001 год.*

Виктор Михайлович Миськов – капитан  
дальнего плавания, в ДВМП проработал  
48 лет, пройдя путь от третьего штурмана  
до начальника пароходства.



*Ледокол "Ленинград" – участник спасательной операции  
теплохода "Тобольск"*  
*Icebreaker "Leningrad" – a participant in the rescue operation of  
motor vessel "Tobolsk"*

125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

123



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

124



*Комсостав ледокола "Ленинград"  
(третий слева – капитан  
В. А. Холоденко)  
Commanding officers of icebreaker  
"Leningrad" (the third to the left –  
Master V. A. Kholodenko)*

## СПАСЕНИЕ "ТОБОЛЬСКА"

То, что произошло той сентябрьской ночью, нельзя отнести к категории случайности. После всего пережитого за те 22 осенних дня еще больше укрепилась моя убежденность, что капитан – это стиль жизни. Капитан всегда, в любой ситуации на виду. Он подчас последняя инстанция. От его решения зависит человеческая жизнь. И не одна. Его неправильное решение может привести к трагедии, к гибели людей. Правда, у капитана есть привилегия. Уйти последним. Или не успеть уйти никогда. Третьего для капитана не дано. Иначе он не капитан.

В ночь на 21 сентября 1975 года грузопассажирский теплоход "Тобольск" в штормовую погоду был выброшен на прибрежные камни в мелководье бухты Рудная Пристань.

Любое транспортное предприятие не гарантировано от аварий. Транспорт – он и есть транспорт. Но любая авария случается тогда, когда ее меньше всего ждешь. Наверное, я неправильно подобрал сейчас глагол "случается", он ведь от слова "случай". А в основе любого стихийного случая, любого чрезвычайного происшествия лежит человеческий поступок. Или даже грубая ошибка.

Но все по порядку.

Предыстория этой аварии была такова. Теплоход "Тобольск" работал на оживленной и очень популярной в то время Приморской пассажирской линии. Расписание движения и судозаходов было очень напряженным. Почти каждые два-четыре часа осуществлялись заходы в разные порты приморского побережья. Причем из-за того, что многие берега были не оборудованы для захода судов, высадка-посадка пассажиров и доставка грузов осуществлялась на рейде на плашкоутах.

Для местного населения рейсы пассажирского судна были подчас единственной возможностью передвижения. Prestиж этой ли-





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

125

нии был настолько высок у местных жителей, у военных, пограничников и рыбаков, что по расписанию движения судна они сверяли свою жизнь.

Пароходство достойно содержало Приморскую пассажирскую линию. Следует ли говорить, какой авторитет был у капитана этого судна! Но для членов экипажа эти рейсы были очень сложными, изматывающими, потому что работа продолжалась круглосуточно, и в ночное время, а из-за большого риска при посадке пассажиров практически постоянно требовалось присутствие капитана, старшего штурмана. Потому что люди – это всегда ответственно. В общем, "Тобольск" был обычной рабочей лошадкой, судно без особых изысков, крепкое, на нем многие штурманы начинали свою практику.

20 сентября судно возвращалось во Владивосток. Остались позади напряженные дни недели, на обратном пути уже хотелось расслабиться, отдохнуть, так как пассажиропоток в основном был из Владивостока.

В тот вечер шел сильный дождь. Дул северо-восточный ветер, временами доходивший до 6 баллов. Администрация портпункта Рудная Пристань по метеоусловиям отказала в проведении погрузочных работ. И судно, имея на борту 86 членов экипажа, 8 пассажиров, 218 тонн генерального груза, 120 тонн топлива, 235 тонн пресной воды, встало на якорь на расстоянии 3,5 кабельтовых от берега.

Вообще-то погода в тот момент определялась глубоким циклоном, который выходил на приморский берег со скоростью 25 узлов. Бухта Рудная Пристань не самое удобное место для стоянки во время штормовой погоды. Открытая бухта. Только для катеров в районе маяка Бриннера есть небольшая закрытая неглубокая бухточка. Но,

*Теплоход "Тобольск"*  
*Motor vessel "Tobolsk"*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

126

увы, экипаж судна словно черт попутал. Несмотря на то, что было получено штормовое предупреждение и нужно было как можно быстрее покинуть это гиблое для мореплавания место, капитан Столяров дал указание вахтенному помощнику регулярно контролировать местонахождение судна и в случае усиления ветра перевести главные двигатели в немедленную готовность. А сам ушел отдыхать. Через три часа капитан вновь поднялся на мостик, не обнаружил изменений в погоде и вновь ушел.

Между тем ветер усилился до 7 баллов. Вахтенный помощник тревоги не забил, а просто передал вахту другому штурману. А дальше как в плохом детективе. В полночь вновь заступивший вахтенный помощник предупредил капитана, что ветер усилился до 8 баллов, капитан дал из своей каюты распоряжение готовить двигатели. Но на мостик поднялся только через 40 минут после настойчивого повторного вызова вахтенного помощника, который сообщил, что ветер усилился до 10 баллов. Уже ощущались рывки якорной цепи, судно стало лагом к ветру и начало дрейфовать к берегу. До берега оставалось 2,5 кабельтовых. Судно не слушалось руля, оно с большой скоростью дрейфовало к берегу, оставалось 1,5 кабельтовых. В час ночи под воздействием юго-восточного ветра силой 10 баллов и наката волн высотой 5 метров, подвергаясь постоянным ударам днища о грунт, судно выжималось на мелководье.

И в очередной раз поднимаясь на гребнях волн, судно прочно "уселось" на большую каменную глыбу, которая оказалась внутри третьего трюма. В трюм стала поступать забортная вода, уровень которой к трем часам ночи достиг 1,2 метра. К пяти утра сила ветра уменьшилась до 7 баллов, волнение спало, но на зыби продолжались удары судна днищем о прибрежные камни.

Наутро начальник пароходства Валентин Бянкин распорядился срочно создать оперативную группу по проведению аварийно-спасательных работ на "Тобольске". В комиссию вошли механик-наставник Маслацов, главный конструктор ДВЦПКБ Фиксель, группа специалистов ЭО АСПТР.

Я в то время исполнял обязанности заместителя начальника пароходства по безопасности мореплавания. Меня Бянкин назначил руководителем экспедиции.

Перед отъездом Валентин Петрович сказал мне: "Сними "Тобольск" как можно быстрее. Сделай, что угодно, но сними этот пароход".

Да извинит меня читатель, но здесь я хотел бы сделать небольшое отступление и сказать, что людям, кому довелось работать в те годы под руководством такой неординарной личности, как Валентин Бянкин, повезло.

Валентин Бянкин был очень непростым человеком. Сложным. (Но разве сильный человек может быть простым? Это только инфузории просты.) Требовательным. Волевым. Честолюбивым. Жестким. Мог завестись с пол-оборота. Не терпел некомпетентности. Не переносил тех специалистов, которые "плавали" в океане незнания своего же дела. Такой человек для него просто переставал существовать. Он освобождался любыми путями от балласта. Резкий был человек. Но его любили. Он, будучи по натуре лидером, любил окружать себя такими же сильными, знающими людьми. Или же воспитывать таковых, если чувствовал, что из этого человека будет профессиональный толк. С другими ему было просто неинтересно. Однажды ошибившись в ком-то, он не мог больше ему доверять. Работа с ним была великолепной школой лидерства. Он воспитывал людей самостоятельных, волевых. Сколько моряков обязаны ему своей карьерой! Он жил, опережая время. Он заложил такие фундаментальные основы морско-





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

127

го предприятия, так досконально разработал его структуру, что последующим руководителям пароходства советского периода оставалось только профессионально координировать хорошо отлаженный механизм.

Валентин Петрович не только знал свое хозяйство до мелочей, но и приумножал его. Он очень много вложил в ДВМП и потому фанатично и трепетно дорожил престижем пароходства. Представляете, каково ему было с аварией "Тобольска"?

Но вернемся к аварии.

Итак, мы приехали в Рудную Пристань.

Представляете картину: судно, "вздернутое" на скалистую глыбищу, а вокруг него ходят люди (во время отлива). Это местные жители, они же зрители. Когда мы добрались до места аварии, экипаж уже сделал все, что мог, своими силами. Ждали нас.

Могу сказать, что ситуация была очень сложной. Водолазами аварийно-спасательного отряда пароходства были установлены места течи, проведены герметизационные работы. С судна были сняты балласт, груз, снабжение, лишнее топливо, откатана вода из затопленных отсеков, сняты даже грузовые стрелы и шлюпки. В результате судно стало легче. Но предстояло самое главное – снять его с мели. А как? Не знал никто.

Для начала мы попытались использовать необычную форму спасательных работ, попросили выделить в помощь военные торпедные катера. Мы поставили им задачу: развивая огромную скорость, пронеситься мимо "Тобольска", поднимая волну. Несколько катеров должны были создать эффект разбушевавшейся стихии. Раз за

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1924.** Владивостокский торговый порт в 1923/24 бюджетном году оказался самым доходным среди 20 крупнейших портов СССР. Только в первом полугодии в порт прибыло 235 пароходов разных стран. Первый советский рейс к устью Колымы парохода "Ставрополь" под командованием капитана П. Г. Миловзорова. В этом же году пароход "Память Ленина" совершил первый советский рейс в Анадырь, Провиденция и к мысу Дежнева. Началось вытеснение из этих районов американских контрабандистов и скупщиков пушнины.

18 июля – решение правительства о создании единого акционерного общества "Советский торговый флот". Во Владивостоке организована главная контора Совторгфлота во главе с управляющим Л. Н. Вишنيовским. Материальную основу нового судоходного общества составили имущество и людские ресурсы Госторгфлота и Добровольного флота. По балансу на 1 января 1925 г. они составили 128 пароходов общим тоннажом 167861 тонну, 20 транспортно-экспедиционных контор, в том числе в Константинополе, Гамбурге, Лондоне, Париже. Дальневосточная главная контора имела 12 довольно крупных по тому времени пароходов.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1924.** Vladivostok trading port became the most profitable among the 20 largest ports of the USSR in the 1923-24 budget year. During the first six months of the year 235 steamships from different countries arrived at the port. The first Soviet voyage of the steamship "Stavropol" sailed to the mouth of the Kolyma river under the command of the master P. G. Milovzorov. This same year the steamship "Pamyat Lenina" made its first Soviet voyage to Anadyr, Providence and to Cape Dezhnev. Expatriation of the American smugglers and fur buyers was begun in these areas.

On July 18th the government decides to create a united joint-stock company "Soviet Trade Fleet" also "Sovtorgflot." Head office led by administrator L. N. Vishniovsky was organized in Vladivostok. Property and human resources of Gostorgflot and the Voluntary Fleet became the basis of the new Far-Eastern Shipping Company. According to its books, the balance as of January 1st, 1925 amounted to 128 steamships with the total tonnage amounting to 167,861 tons, 20 forwarding offices including offices in Constantinople, Hamburg, London, and Paris. Far-Eastern head office had 12 steamships that were rather big that time.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

128

*Дизель-электроход "Капитан  
Готский", судно ледового класса  
Diesel-electric ship "Kapitan Gotskiy",  
vessel of ice class*

разом пронеслись они мимо застывшего в неподвижности "Тобольска".

Военные знали свое дело, демонстрировали высокий профессионализм. Правда, им мешала конфигурация берега в том месте, не позволяла разогнаться еще больше, им приходилось резко сворачивать, а значит, терять скорость. Несколько дней ушло впустую. Наши надежды на быстрое проведение спасательной операции разбились, как пена о неподвижно застывший на камнях "Тобольск".

Мы разработали другое направление спасения судна.

После тщательных расчетов пришли к выводу, что с помощью определенного количества судов нам удастся сдернуть "Тобольск" с камней. Правда, существовал большой риск, что увеличится пробоина в днище и судно утонет. Но другого пути у нас не было.

На место аварии подошли теплоходы "Капитан Кирий", "Дальнегорск", "Пионер", дизель-электроход "Оленек", спасательное судно "Жигули". Мы надеялись, что совокупность их общей мощности позволит наконец-то сдернуть "Тобольск". Каждому судну было опреде-



**FESCO**





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

129

лено место в связке. С "Тобольска" завели концы на все суда. По единой команде стали тянуть. Тянули так натужно, так тяжело. В едином рывке... они тросами срезали кормовую надстройку у "Тобольска". И только.

Признаться, я был поражен выносливостью наших моряков. Мы провели много дней без сна и отдыха, все заводили и заводили тросы. Моряки знают, какой это титанический труд.

За это время я ни дня не провел в каюте. Спал на мостике, на диване, сидя в кресле, урывками, потому что был в эпицентре операции. Ко мне постоянно обращались люди, я вел переговоры с другими судами, занимался расчетами, расстановкой сил, советовался со специалистами управления. Одним словом, на спасении как на спасении. Каждые 10-30 минут с разных сторон поступала информация. Мы с корабельными инженерами занимались расчетами, выискивали новые варианты.

Постоянно существовала угроза затопления судна при стаскивании его с каменной глыбы. Поэтому во время операции на судне оставались только шесть человек, а остальных снимали на берег. На судне оставались я, капитан Столяров, старпом, стармех, механик-

*Теплоход "Капитан Кирий"  
Motor vessel "Kapitan Kiriy"*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

130



Теплоход "Омск"  
Motor vessel "Omsk"

## CARIBBEAN CRISIS

This period of our history was called "Caribbean crisis". It was one of the highest conflicts between the USSR and the USA.

In 1962, when I was a chief mate on the motor vessel "Omsk", our ships carried weapons and military equipment to Cuba. This is no longer a secret since many documents about those events and photos have been published. After completion of several voyages we arrived in Japan and the following dialog took place:

– Mister Miskov, did you carry rockets to Cuba?

– Why do you think so? We carried agricultural equipment – tractors and so on.

– Here we have photos from our satellites showing the kind of equipment you carried!

Later that year our vessel took on loads at ports in the Black Sea. The maximum security cargo was kept under wrap and even the name of our vessel was covered by boards. The passages were very complex and only the largest FESCO vessels, type of "O" such as "Ussuriysk", could carry the cargo of this size. Our

*Суда ДВМП в сопровождении ВВС  
и ВМС США  
FESCO vessels convoyed by Air  
Forces and Naval Forces of the USA*

наставник Маслацов, матрос. После проведения, как нам казалось, окончательных расчетов мы поняли, что, суммируя мощность всех находящихся в распоряжении судов, "Тобольск" не вытянуть.

Я обратился к начальнику пароходства: "Валентин Петрович, дайте на подмогу ледокол". Он дал разрешение использовать возвращавшийся из Арктики ледокол "Ленинград", капитаном которого был мой сокурсник Вадим Холоденко. И усилил мои полномочия до чрезвычайных. Это означало принятие любого самостоятельного оперативного решения.

Бухта Рудная Пристань никогда не видела и, дай Бог, никогда больше не увидит такого скопления судов, техники. Это напоминало крупномасштабную военную операцию.

После тринадцати рывков усилиями всех находящихся здесь судов мы подготовились, как нам казалось, к последней, решающей атаке. Главная роль в этом рывке отводилась ледоколу "Ленинград", с которым в одной "упряжке" работали теплоход "Капитан Кирий", груженный 12000 тонн груза, дизель-электроход "Капитан Готский", морской буксир "Уруп". А спасательное судно "Жигули" держало тросами мачты, качало их, чтобы судно раскачивалось.

Операция началась. Напряжение было огромным. Каждый показал себя. Я думаю, в эти две недели проверялись люди. Ясно было одно: все находилось на пределе человеческих возможностей. Усталость была смертельной.

По команде произошел мощный рывок. Я почувствовал, как корпус судна задрожал. Я не мог ошибиться. Я ждал этого. Это нужно почувствовать сердцем. Задрожал корпус. Кричу Холоденко: "Вадим! Полную мощность давай двигателя!" И вдруг судно вздрогнуло и закачалось на воде!

До сих пор помню то напряжение. И как у меня на какое-то мгновение подкосились ноги, я медленно и тихо сполз по переборке вниз... и уснул. А дальше вновь началась работа.

Минут тридцать на судно никого не пускали. Откачивали воду. Проверяли механизмы. Операция была завершена. Судно осталось на плаву. 13 октября 1975 года "Тобольск" был снят с мели, отбуксирован во Владивосток и списан на гвозди.

...Один видный ученый-океанолог написал правдиво и возвышенно: "Образ жизни моряков имел свои отрицательные следствия: беспечность, фатализм и грубость нравов. Однако наряду с





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

131

этим он воспитывал у моряков и высокие моральные качества – самоотверженность, бескорыстие, настойчивость и героизм". Суровые регламенты вахт и боевых расписаний не терпят рискованных промедлений. Головоуны и лентяи не выдерживают ритма корабельных будней. Флот приучает к дисциплине, выносливости, умению терпеть и ждать, к ответственности за каждое слово, каждый жест".

Моя уверенность в том, что любая авария является следствием человеческой ошибки, подкрепляется разбором любой аварии. А мне приходилось заниматься этим в дальнейшей жизни. Море не терпит небрежного отношения к себе. Это аксиома.

## КАРИБСКИЙ КРИЗИС

Этот период в нашей истории остался как "Карибский кризис" – один из самых острых моментов противостояния СССР и США. В истории пароходства – напряженнейшие рейсы, которые воспринимались тем удивительнее, что происходили они на фоне мирной жизни, когда все вокруг и даже самые близкие не знали, что мы везем, куда мы идем, когда мы вернемся.

Итак, 1962 год, я – старпом на теплоходе "Омск". Мы везли на Кубу военную технику. Конечно, сейчас это уже не секрет, опубликовано множество документов и фотографий. Но и тогда – кому надо знали, что мы везем, куда мы везем. Забегая вперед, скажу, когда после нескольких рейсов мы пришли в Японию, – так вот такой диалог там происходит:

- Господин Миськов, вы возили на Кубу ракеты?
- С чего вы взяли? Мы возили туда технику для сельского хозяйства – тракторы и прочее.
- Да вот у нас фотографии есть со спутников, что за технику вы туда возили!..

Грузились мы в портах Черного моря, вся погрузка была максимально засекречена, даже название судна было закрыто досками. Переходы были очень сложными. Участвовали в них только большие суда, от Дальневосточного пароходства, допустим, только суда типа "О", типа "Уссурийск", потому что этого требовали габариты перевозимого груза. На палубе, конечно, стояли тракторы, машины, всякая сельскохозяйственная техника. Но если обычно вахту несут двое –



regular shipments of tractors, machines and other agricultural equipment required only two security guards one of which was usually occupied with miscellaneous duties. However, during the voyages on the Black Sea four guards kept watch: one on the bridge, one on the bow, and two were on the deck.

The heat was terrible and all the cargo maintenance was carried out in the holds. Crewmen worked in extreme conditions as the holds were not designed to accommodate people. Everyone wore a uniform without ranks and insignias.

When we would open the holds, crewmen would exit to take a breath of fresh air but at any subtle warning they would immediately go back down into holds. Everyone was stressed because electronics required delicate handling, but the crew could not control the sea conditions.

Upon arriving in Cuba the vessel discharged at night with the cargo still kept under wrap. The crew worked on deck, the maintenance staff worked on the shore. The gap between the edge of the hatch opening and the cargo dimensions was only 25 cm. This meant that we had to lift, secure, and lower cargo in the darkness with jewel-like precision. I was a chief mate and in charge of this loading-discharging. I whistled and shouted trying to cover up the commands. How not to shout! The slings were not yet given, but the rocket, located near the board began rocking with the wave action.

After the discharge an older gentleman came up to my cabin and began complaining about our operations. I answered, "First, I could not see who stood in the darkness, second, no one had any insignias, and third," I explained, "everything could have perished in case of the slightest discrepancy." Shortly after our conversation, the man, who appeared to be of a high military rank, proposed to me to join his service and later we became good friends.

We did not get shore-leave while in Cuba due to worries of potential troubles. When the crisis subsided, we transported the weapon back.

Later, when we arrived in Japan for an intermediate dry-docking, the shipyard chief engineer told me that as people were leaving Cuba, their numbers



причем один может заниматься какой-нибудь хозяйственной работой – красить там или что-то в этом роде, то в этих рейсах на вахте стояли четверо – один на мостике, один на баке и двое на палубе. Жара была страшная. А в трюмах мы везли так называемый контингент, то есть специалистов, обслуживающих военную технику. Ну, им было тяжелее всего – трюмы же не предназначались для перевозки людей. Одеты они все были одинаково, ни званий, ни знаков отличия не было обозначено.

И когда открывали трюмы и они выходили подышать свежим воздухом, смеялись, что их везут, как возили негров в Америку во времена рабства. Но при малейшей тревоге они снова спускались в трюмы, которые тут же задраивались. Все, конечно, были в невероятном напряжении, понимали, что напичканная электроникой техника требует особо деликатного обращения, а море ведь есть море... И не все от нас, экипажа, зависело.

Выгружались ночью, тоже под покровом секретности. И если на палубе работали судовые специалисты, то внизу на берегу уже был тот самый "контингент". Представьте себе, как нужно было вести эту выгрузку, если зазор между краями трюмного люка и габаритами груза был всего 25 сантиметров! То есть надо было просто с ювелирной точностью поднимать, закреплять, опускать, и все это в темноте... А я, старпом, руководил всей этой погрузкой-выгрузкой... Свистом пытался перекрыть шум, чтобы отдать команду, кричал, сопровождая команды! А как было не кричать: волнение ведь даже у при-

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1926.** На Дальний Восток южным путем пришел ледорез "Федор Литке" – первое судно усиленного ледового класса. Пароход "Ставрополь" под командованием П. Г. Миловзорова высадил на острове Врангеля первых советских зимовщиков во главе с Г. А. Ушаковым.

**1929.** Ледорез "Федор Литке" под командованием капитана К. А. Дублицкого преодолел тяжелые льды и стал на якорь в бухте Роджерса. Моряки доставили на остров 290 тонн груза, установили радиостанцию, приняли на борт груз пушнины. А начальник первой советской колонии Г. А. Ушаков передал полярную станцию вновь прибывшей группе зимовщиков во главе с А. И. Минеевым.

**1931-1932.** Количественный и качественный рост морского торгового флота на Дальнем Востоке. Прибыли пароходы "Красный Октябрь", "Лейтенант Шмидт", "Ковда", первые теплоходы "Сerp" и "Молот". Одновременно из-за полного технического износа были списаны шесть пароходов-ветеранов. Началось строительство Нагаевского порта, закладывается будущий город Магадан. Здесь, на берегу бухты Нагаева, создается перевалочная база, через которую идет снабжение многочисленных геологоразведочных партий, строителей дорог, первых горно-рудных приисков.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1926.** Ice cutter "Fedor Litke", the first vessel of intensified ice class, arrived to the Far East by the southern sea route. Steamship "Stavropol", under the command of P. G. Milovzorov, disembarked the first Soviet winterers led by G. A. Ushakov at the Wrangel Island.

**1929.** Ice cutter "Fedor Litke" under the command of the master K. A. Dublitsky overcame heavy ice and anchored at the Rodgersa Bay. Seamen delivered 290 tons of cargo to the island, installed a radio station and took a load of furs onboard. The head of the first Soviet colony, G. A. Ushakov, transferred the polar station again to the arrived group of winterers led by A. I. Mineev.

**1931-1932.** Quantitative and qualitative growth of sea merchant marine fleet in the Far East took place with arrival of steamships "Krasny Oktyabr", "Lieutenant Smidt", "Kovda", and the first motor vessels "Serp" and "Molot". At the same time six veteran steamships were decommissioned due to complete technical wear. Construction of Nagaevsky port began and the future city of Magadan was founded. Here, on the coast of Nagaeva Bay, a staging post was built which supplied numerous prospecting groups, road builders and first mining placers.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

133

чала все равно есть, стропа еще не отдала, а она шевелится, ракета, она же около борта стоит! Ну, выгрузили, а потом такой эпизод был. Поднимается ко мне в каюту немолодой уже человек и высказывает претензии. Отвечаю, что, во-первых, мне сверху не видно, кто в темноте стоит, во-вторых, и при свете нет знаков отличия, и, в-третьих, объяснил, чем все могло кончиться при малейшей нестыковке. Короче, он оказался очень большим чином и предложил мне перейти к ним на службу... Потом мы с ним даже подружились.

В увольнение на Кубе нас не пускали, боялись разных неприятностей. Когда закончился кризис, начали обратно все вывозить. А потом мы пришли на гарантийный ремонт в Японию. И мне старший инженер верфи говорит, что вот, мол, сейчас вывозят людей, и их количество в печати было опубликовано, и мы знаем, какие суда участвовали в перевозках... Такой вот секрет Полишинеля...

Еще эпизод вспоминается. На Кубе в одном из рейсов меня спрашивают:

– Скажите, вы ведь в одинаковых условиях работаете, – а на соседних причалах в то время разгружались суда Балтийского пароходства, – но вот они уже неделю стоят, а у вас три дня – и все готово, вы уходите. Они работают судовыми стрелами, и вы так же...

– Дело в том, – отвечаю, – что дальневосточные моряки привыкли работать на необорудованный берег, на Крайнем Севере мало готовых причалов... Профессиональная выучка у дальневосточников выше!

Гордился тем, что и со стороны это отмечали.

Работали дальневосточные моряки неплохо. Я за эти рейсы был награжден орденом Ленина. Человеческая психика так устроена, что старается забыть все тяжелое, плохое, оставляя в памяти наиболее светлые ощущения. Вот и я только умозрительно помню то нечеловеческое напряжение, в котором мы тогда работали. Ведь ни письма домой или из дому, ни телеграммы, ни на берег сойти – так многие, многие месяцы... Помню невероятное чувство свободы, когда мы уже возвращались домой и в Сингапуре впервые сошли на берег!..

Сейчас, по прошествии времени, я жалею, что большой опыт работы дальневосточных моряков в таких напряженных условиях – и политически, и психологически, и просто физически – опыт этот не обобщен, остался в разрозненном виде. Мне, например, даже мой частный опыт той работы потом не раз помогал, когда я был начальником пароходства. И это было важно.

and the names of vessels partaking in this shipment has been published ... It turned out to be an open secret.

I recall one more episode. During one of the voyages to Cuba I was asked:

– You and the Baltic shipping company work in equal conditions, same type of cargo, and same equipment but the vessels of the Baltic shipping company have been discharging at the neighboring berth for two weeks, while you have accomplished the operations in three days.

– The fact is, I answered, the Far Eastern sailors are used to discharging on the unequipped shores as there are no berths in the extreme north, so apparently the Far Eastern sailors' training is higher.

I was very proud that this was noticed.

The work was done quite well and we were awarded with the Order of Lenin for these voyages. Human psyche works in such a way that we forget the hardest and worst things and remember the happiest. I hardly remember the extreme stress of our work. For months we could not send or receive letters and telegrams, we could not go ashore...I remember an incredible sense of freedom when, during our return voyage, we went ashore in Singapore for the first time!

Now, years later, I wish the great experience and hard work of our voyage to Cuba during such a difficult political, psychological and physical condition had been utilized. My own experience of those days helped me many times to resolve important issues during my presidency at FESCO.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

134

## PART TWO

# TODAY AND TOMORROW

The contemporary history of FESCO is vast. The company, along with the entire country, experienced grandiose changes becoming more vibrant, progressive and marketable. Today, FESCO is a network of dynamic agencies across the globe facilitating a fleet with a freight capacity of 1 million tons that services ports in the Asia-Pacific Region with express container lines and provides unique services of ice navigation. Recently, the company has become a powerful railway constituent. Tomorrow is yet to come but FESCO's reliable position today allows us to look far into the future while continuing to build on the company's rich traditions and history.





## ЧАСТЬ ВТОРАЯ

125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

135

## СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Как много сумела в себя вместить  
новейшая история

Дальневосточного морского  
пароходства! Компания вместе со  
всей страной пережила  
грандиозные изменения, стала  
более динамичной, по хорошему  
агрессивной, по настоящему  
рыночной.

Флот с общей провозной  
способностью в 1 млн. тонн;  
экспрессные контейнерные линии,  
связавшие воедино многие порты  
Азиатско-Тихоокеанского региона;  
активная агентская сеть,  
разбросанная по всему миру;  
ледоколы, предоставляющие  
уникальный сервис; мощная  
железнодорожная составляющая –  
это и многое другое дает  
представление о том, чем является  
сегодня Дальневосточное морское  
пароходство.

Завтрашний день пока за  
горизонтом, но надежное  
сегодняшнее положение позволяет  
уверенно вглядываться в  
перспективу. Тем более, если за  
спиной – такая история и такие  
традиции.

**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

136

# ПЕРЕШАГНУВ СТОЛЕТНИЙ РУБЕЖ (80-е ГОДЫ) OVER HUNDRED YEARS (80s years)



**FESCO**





Ледокол "Капитан Хлебников" ведёт  
во льдах теплоход "Забайкальск"  
Icebreaker "Kapitan Khlebnikov" leads  
motor vessel "Zabaikalsk" through ice

125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

137



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

138

100-летие со дня рождения стало для компании своеобразным рубежом. К этому времени ДВМП представляло собой гигантское предприятие. Пароходство располагало огромным флотом – более 230 единиц. Береговые подразделения были разбросаны на тысячи и тысячи километров – от Посьета, одной из самых южных точек российской территории, до холодного арктического Певека. В состав ДВМП на тот момент входили четыре судоремонтных завода и более десятка портов и портпунктов. В компании числилось около 70 тысяч работников, при этом плавсостав составлял 20 тысяч человек.

Управлять такой машиной было чрезвычайно сложно, так как любое решение, касающееся предприятия в целом, должно было учитывать интересы разнообразных структур и подразделений, удаленных друг от друга на гигантские расстояния, находящихся в совершенно разных географических и климатических зонах и работающих в разных экономических условиях.

Между тем задачи, поставленные государством перед Дальневосточным пароходством, оставались прежними: каботажные перевозки, в том числе Арктическая навигация; экспортно-импортные перевозки; работа на рынке ГИФ, то есть получение валютной прибыли.

Чрезвычайная сложность одновременного решения этих и многих других более мелких задач требовала нестандартных подходов, гибкости в повседневном оперативном управлении флотом и береговыми подразделениями, качественной проработки всех вариантов действий, безукоризненной исполнительской дисциплины.

Нельзя при этом забывать и о мощном воздействии разнообразных внешних факторов. Достаточно вспомнить тяжелейшую Арктическую навигацию 1983 года или экономические санкции ряда стран против Советского Союза после ввода войск в Афганистан, чтобы понять, на каком "поле" приходилось "играть" компании в первой половине 80-х.

*Гибель теплохода "Нина Сагайдак", октябрь 1983 г., Арктика  
Loss of motor vessel "Nina Sagaidak", October, 1983, Arctic*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

139

И можно с гордостью отметить, что пароходству удавалось решать все поставленные задачи и давать достойные ответы на вызовы времени.

Даже печально известная навигация 1983 года началась с удачного экспериментального рейса. В феврале линейный ледокол "Адмирал Макаров" (капитан В. И. Абоносимов) сумел от кромки льда провести на выгрузку в чукотский порт Эгвекино дизель-электроход "Василий Федосеев" (капитан Г. С. Матусевич). Три месяца спустя только что прошедший из финского новостроя теплоход "Нижнеянск" сумел в одиночку, без ледокольного

обеспечения за две майские недели доставить груз в порты Чукотки. Даже для специалистов в области ледового плавания оба эти события казались поистине революционными. По результатам именно этих рейсов Министерство морского флота СССР официально объявило навигацию в порты Чукотки круглогодичной. Однако "отступив" в начале года, Арктика "взяла свое" осенью, в конце навигации: теплоход "Нина Сагайдак" погиб, раздавленный тяжелыми льдами (весь экипаж, к счастью, успел сойти на лед), "Коля Мяготин" чудом был спасен мощной ледокольной группой, многие

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1934.** Создано Владивостокское арктическое пароходство Севморпути. Ледорез "Федор Литке" под командованием Н. М. Николаева совершил полярный переход из Владивостока в Мурманск. В сентябре открылась экспрессная линия Владивосток-Шанхай – первая регулярная заграничная линия после установления советской власти на Дальнем Востоке.

**1935.** Правительство утвердило Устав государственных морских пароходств. С этого времени Тихоокеанский Морфлот стал именоваться Дальневосточное государственное морское пароходство (ДВГМП).

Пароходы "Сталинград" (капитан А. П. Мелехов) и "Анадырь" (капитан П. Г. Миловзоров) в течение летней навигации осуществили сквозной арктический переход из Владивостока до Мурманска. Из Мурманска "Сталинград" отправился с грузом в Лондон, а "Анадырь" – в Гент.

**1938.** Танкер "Лок-Батан" (капитан М. С. Бабиевский) осуществил сложную буксировку из Иокогамы во Владивосток плавучего несамоходного 50-тонного крана через Сангарский пролив.

**1939.** Принято решение о строительстве Находкинского морского торгового порта. Создается Николаевское-на-Амуре морское пароходство. От Дальневосточного пароходства ему были переданы пароходы "Двина", "Дон", "Карага", "Ковда", теплоход "Сerp". В навигацию 1939 г. впервые по Северному морскому пути с запада на восток успешно прошли восемь единиц землечерпального каравана, предназначенного для работы на фарватерах Амура. Начальником перегона был В. Д. Мещерин. В его подчинении находились известные дальневосточные капитаны П. Г. Миловзоров, Д. Н. Сергиевский, К. И. Козловский. Перегон обеспечивали в западном районе Арктики ледокол "Иосиф Сталин" (капитан М. П. Белоусов), а в восточном – ледокол "Адмирал Лазарев" (капитан М. В. Готский).

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1934.** Vladivostok Arctic shipping company "Sevmorputi" was created. Ice cutter "Fedor Litke", under the command of N. M. Nikolaev, made polar run from Vladivostok to Murmansk. In September the express line Vladivostok – Shanghai was opened, the first regular overseas line created after the establishment of the Soviet power in the Far East.

**1935.** The government ratified the Charter of state marine shipping companies. During this time the Pacific Marine Fleet was named as Far-Eastern State Shipping Company (FESCO).

During summer navigation, steamships "Stalingrad" (master A. P. Melekhov), and "Anadyr" (master P. G. Milovzorov) made a voyage from Vladivostok to Murmansk through the Arctic. "Stalingrad" departed to London from Murmansk with the cargo and "Anadyr" left for Gent.

**1938.** Tanker "Lok-Batan" (master M. S. Babievsky) made difficult towage of non-propelled 50-tons crane ship from Yokohama to Vladivostok through Tsugaru Strait.

**1939.** Decision was made for construction of the Nakhodka Sea Commercial Port. Nikolaevsk-on-Amur marine shipping company was created. Steamships "Dvina", "Don", "Karaga", "Kovda" and motor vessel "Serp" were passed to this company from FESCO. During navigation of 1939, for the first time eight units of dredger convoy headed for work at the Amur River channels and successfully passed from the west to the east along the Northern marine way. The run was headed by V. D. Meshcherin and known Far-Eastern masters P. G. Milovzorov, D. N. Sergievsky, K. I. Kozlovsky were his subordinates. The western areas of the Arctic region route was supported by the icebreaker "Josef Stalin" (master M. P. Belousov) and in the eastern part by the icebreaker "Admiral Lazarev" (master M. V. Gotsky).



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

140

Теплоход "Пионер Киргизии"  
*Motor vessel "Pioneer Kirgizii"*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

141



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

142



**FESCO**



Контейнеровоз "Александр Фадеев", 1973 г.  
Container carrier "Alexander Fadeev", 1973

125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

143





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

144

Судно типа Ро-Ро "Николай Пржевальский", 1984 г.  
Ro-ro vessel "Nikolay Przhevalsky", 1984



**FESCO**





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

145



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

146



Балкер "Художник Кустодиев"  
Bulk carrier "Khudozhnik Kustodiyev"

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1940.** 27 октября в центре глубокого циклона на пути из PROVIDENCE во Владивосток вместе со всем экипажем и составом гидрографической экспедиции Я. К. Смирницкого погиб ледокольный пароход "Малыгин" (капитан Н. В. Бердников).

**1941.** В июне флот Дальневосточного пароходства состоял из 70 пароходов и 15 теплоходов, в числе последних – пять танкеров.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1940.** October 27th icebreaking steamship "Malygin" (master N. V. Berdnikov) was lost at the center of the deep cyclone while on its way from Providence to Vladivostok as well as all crew members and members of the hydrographic expedition of Y. K. Smirnitsky.

**1941.** In June the fleet of the FESCO included 70 steamships and 15 motor vessels including five tankers.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

147



Ледокол "Магадан", 1982 г.  
Icebreaker "Magadan", 1982

**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

148

Лихтеровоз "Алексей Косыгин"  
*Light carrier "Alexey Kosygin"*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

149



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

150

суда выходили на ледовую кромку с тяжелыми повреждениями.

Но это было временным отступлением человека и созданной им могучей техники перед силой природы. Практически до самого конца 80-х годов объемы завоза грузов на Чукотку и в Восточный сектор Арктики судами Дальневосточного пароходства стабильно продолжали нарастать.

Пополнялся специализированный флот: один за другим выходили на северные трассы построенные специально для дальневосточников ледоколы, способные работать на малых глубинах – линейный "Капитан Хлебников" и портовый "Магадан", транспортные суда ледокольного класса, могучие универсалы отечественной постройки, способные осуществлять вертолетную выгрузку в самых отдаленных и непригодных углах и Арктического, и Антарктического бассейнов.

В те же годы – середина 80-х – с приходом на Дальний Восток лихтеровоза "Алексей Косыгин" началось казавшееся весьма перспективным освоение лихтерной технологии доставки грузов в северо-восточные регионы страны, в первую очередь туда, где это позволяло избежать чрезвычайно дорогостоящего в местных условиях строитель-

ства гидротехнических и портовых сооружений. Попытки внедрения системы лихтерных перевозок потребовали значительного напряжения сил. Во Владивостокском морском торговом порту был сооружен накопитель для "плавающих ящиков", а на Славянском судоремонтном заводе возведен специальный цех по обслуживанию лихтеров. Новые суда, точнее, целые серии судов, строились под планировавшийся рост грузопотока в северном направлении, однако из-за начавшихся в стране бурных перемен этим планам так и не суждено было сбыться.

Начиная с 1980 года, стремительным темпом нарастает объем зерновых перевозок – преимущественно из Канады, США и Австралии. За два десятка лет этот грузопоток вырос более чем втрое. С пуском Нерюнгинского угольного разреза в Якутии и угольного погрузочного комплекса в Восточном порту начали увеличиваться объемы вывоза угля в Японию. Пароходство сумело адекватно отреагировать на изменения, происходившие в этом сегменте рынка, – во второй половине 80-х флот компании увеличился более чем на десяток балкеров различных типов. Время показало, что это решение было своевременным и мудрым:

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1942.** Ледокол "Красин" (капитан М. Г. Марков) участвует в проводке полярного конвоя PQ-15, состоявшего из 25 транспортов и 19 английских боевых кораблей охраны. 3 мая немцы торпедировали и потопили три транспорта. Через сутки подорвался на mine и погиб со всем экипажем еще один. И все же 5 мая караван прибыл в Мурманск.

На теплоход "Старый большевик", шедший в составе конвоя PQ-16, в мае было совершено за шесть суток 52 атаки немецких бомбардировщиков, сбросивших 80 бомб. Капитан И. И. Афанасьев умело маневрировал, уводя судно от казалась бы неминуемого попадания. Экипаж героически боролся с пожаром, устранял повреждения и победил. Судно своим ходом догнало ушедший вперед караван.

В составе конвоя PQ-17 были дальневосточные танкеры "Азербайджан" (капитан В. Н. Изотов) и "Донбасс" (капитан М. И. Павлов). Оставленные сопровождением после массированного налета 22 немецких торпедоносцев, раненные суда вынуждены были самостоятельно отбиваться от самолетов противника.

**1944.** 3 марта в Охотском море потоплен теплоход "Белоруссия" (капитан К. Г. Кондратьев). 22 апреля на подходе из Ванкувера к Алеутским островам торпедирован теплоход "Павлин Виноградов" (капитан Ф. Ф. Дроздов). 6 июля на пути из Владивостока в Петропавловск погиб пароход "Обь" (капитан С. Д. Панфилов).

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1942.** Icebreaker "Krasin" (master M. G. Markov) participated in steering of the polar convoy PQ-15 consisting of 25 transports and 19 English combatant escort ships. On May 3rd the Germans torpedoed and sank three transports. Another ship was blown up by a mine and was lost with its entire crew but, nevertheless, on May 5th the convoy arrived in Murmansk.

During 52 attacks in 6 days German bombers dropped 80 bombs on the motor vessel "Stary Bolshevik" sailing among the ships of convoy PQ-16 in May. Master I. I. Afanasyev made skilful maneuvers leading the vessel away from the seemingly inevitable hits. The crew heroically struggled with fire, thus eliminated damages. The vessel reached the convoy ahead under its own power.

Far-Eastern tankers "Azerbaijan" (master V. N. Izotov) and "Donbass" (master M. I. Pavlov) were part of the convoy PQ-17. Injured vessels abandoned by the convoy after the mass air raids of 22 German torpedo-bombers had to defend themselves against the aircrafts of the enemy.

**1944.** March 3rd motor vessel "Belorussia" (master K. G. Kondratyev) sank in the Sea of Okhotsk. April 22nd motor vessel "Pavlin Vinogradov" (master F. F. Drozdov), followed from Vancouver, was torpedoed near the Aleutian Islands. July 6th steamship "Ob" (master S. D. Panfilov) was lost on its way from Vladivostok to Petropavlovsk.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

151



*Теплоход "Анатолий Колесниченко". Доставка грузов в северные порты.  
Motor vessel "Anatoliy Kolesnichenko". Delivery of cargoes to northern ports*

балкерный флот более универсален, и большая часть приобретенных судов этого типа и сегодня исправно служит компании на перевозках навалочных грузов.

С 1980 по 1990 численность транспортного флота компании сократилась почти на 20 процентов (на 46 единиц); между тем тоннаж вырос почти на треть: с полутора до почти двух миллионов тонн. В целом же 80-е годы характеризовались для Дальневосточного морского пароходства существенным обновлением и укрупнением ледокольно-транспортного флота, заметным сокращением числа малотоннажных судов, увеличением количества

специализированного флота – рефрижераторов, контейнеровозов, балкеров, судов типа Ро-Ро.

С изменением политического климата для флота компании начали открываться перспективнейшие китайское и корейское направления. Последующее развитие событий сделало их едва ли не ключевыми в работе пароходства.

Общий же объем перевозок ДВМП в 80-е годы оставался относительно стабильным – порядка 15 миллионов тонн в год.

Таким подошло Дальневосточное морское пароходство к сложнейшему рубежу, который предстояло преодолеть всей стране в начале 90-х годов.



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

152

ЭПОХА ПЕРЕМЕН

(90-е ГОДЫ)

TIME OF CHANGES

(90s years)



FESCO





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

153



Контейнеровоз "Владивосток"  
Container carrier "Vladivostok"

**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

154

Последнее десятилетие минувшего века стало одним из самых сложных периодов в жизни Дальневосточного морского пароходства. По революционности происходящих перемен, сложности и многослойности процессов его можно сопоставить лишь с десятилетним отрезком начала XX века – с 1915 по 1925 год.

1991 год оказался для государства переломным – как в политической, так и в экономической жизни. Набравшие силу процессы демократизации общества оказались прочно связаны со стремительно углублявшимся экономическим спадом.

Тогда, в условиях нарастающих как снежный ком проблем, коллективу пароходства, в первую очередь высшему звену управленцев, приходилось учиться быстро реагировать на происходящие перемены, принимать оперативные решения, двигаясь в абсолютно новом для себя правовом и экономическом пространстве методом проб и ошибок.

Пароходство всегда являлось частью общей плановой экономики великой страны и обвальный экономический спад ощутило на себе не-

медленно. Так, к примеру, с 1990 года за несколько последовавших лет объемы каботажных перевозок сократились на сахалинском направлении более чем в 2,5 раза, на чукотско-арктическом направлении в 4,5 раза, на магаданском направлении в 5,7 раза, на камчатском направлении почти в 8 раз. Одновременно начался и обвальный спад на рынке экспортно-импортных перевозок. Еще одной серьезнейшей макроэкономической проблемой стали постоянно скачущий курс рубля и инфляция, имевшая в начале 90-х годов огромные темпы. Таким был общий фон, на котором в 1992 году в России развернулась программа приватизации.

К этому моменту фактически ДВМП было объединением целого ряда предприятий морского транспорта всего российского Дальнего Востока. Основные фонды этого гиганта включали в себя помимо транспортных судов портовые сооружения и портофлот, судоремонтные заводы, подразделения аварийно-спасательных и подъемно-транспортных работ, производственные участки по ремонту судового оборудования, перегрузочную и

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1945.** 13 июня в Японском море был торпедирован и затонул крупнейший советский торговый пароход "Трансбалт" (капитан И. Г. Гаврилов). Это было двадцать пятое судно Дальневосточного пароходства, ставшее жертвой войны.

Николаевское-на-Амуре морское пароходство преобразовано в Сахалинское с пребыванием его управления в Холмске на Южном Сахалине. Таким образом вновь образованная островная Сахалинская область получила необходимый ей морской транспорт.

**1947.** На базе существовавшего в Находке портпункта образован торговый порт 2-го разряда.

**1948.** Часть судов Дальневосточного морского пароходства переведена на хозяйственный расчет. Они получали лимитные книжки с указанием норм расходования и твердым годовым производственно-финансовым планом. На Дальнем Востоке создаются десять регулярных грузопассажирских морских линий каботажного плавания.

**1949.** Создается Камчатско-Чукотское пароходство.

**1953.** В связи с тем, что на Дальневосточное пароходство были возложены аварийно-спасательные, судоподъемные и подводно-технические работы в Тихоокеанском бассейне, организуется специальная спасательная служба. Первым шагом стал перевод морского буксира "Сильный" в спасательное судно с оперативным подчинением капитану порта.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1945.** June 13th the largest Soviet trade motor vessel "Transbalt" (master I. G. Gavrilov) was torpedoed and sank in the Sea of Japan. It was the twenty-fifth vessel FESCO lost to the war.

Nikolaevsk-on-Amur marine shipping company was reorganized into Sakhalin shipping company locating its administration in Kholmsk on the South of Sakhalin island. Thus, the Sakhalin island region formed once again obtained the necessary sea transport.

**1947.** A commercial port of the 2nd category was formed at Nakhodka.

**1948.** Some vessels of FESCO were placed on a self-supporting basis. They obtained limit books with indication of expenditure norm and a firm annual industrial and financial plan. Ten regular cargo-and-passenger sea lines of coasting navigation were created in the Far East.

**1949.** Kamchatka-Chukot shipping company was established.

**1953.** In connection with the fact that FESCO was entrusted the emergency rescue, salvage, and underwater-technological works in the Pacific area, it organized a special rescue service. The first action was the assigning of the seagoing tug "Silny" as a rescue ship with operative management made by the harbor master.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

155

автотранспортную технику, строительные подразделения, огромный жилищный фонд, большое число детских учреждений, дворцы и дома культуры, поликлиники и больницы и так далее...

Пароходство не могло бросить свою громоздкую береговую инфраструктуру на произвол судьбы, но и "тащить" эту ношу при отсутствии поддержки со стороны государства было невозможно. В результате береговые подразделения, в первую очередь порты и судоремонтные заводы, обрели статус самостоятельных акционерных обществ. Часть инфраструктуры передавалась на баланс местных муниципальных органов власти. Ледокольный флот и вся структура экспедиционного отряда аварийно-спасательных и подъемно-транспортных работ была оставлена в собственности государства.

Акционирование Дальневосточного морского пароходства прошло в декабре 1992 года – тогда и было официально зарегистрировано ОАО "ДВМП". Как любое новое и незнакомое дело, ак-

ционирование предприятия шло очень непросто. Консультации с плавсоставом и трудовыми коллективами береговых подразделений, переговоры в Госкомимуществе и Министерстве морского флота, а позже – в Министерстве транспорта Российской Федерации, просчет предлагавшихся государством вариантов – всем этим занималась специально созданная в компании комиссия под руководством С. О. Франка и Г. И. Пикуса. Результатом долгой и тщательной работы стал выбор так называемой 1-й модели, согласно которой контрольный пакет акций в равных пропорциях распределялся между всеми членами коллектива Дальневосточного морского пароходства, часть акций выставялась государством на чековые аукционы, а пакет в размере порядка 20 процентов акций предприятия оставался в собственности государства.

Все это происходило на фоне революционных потрясений в отрасли. Государство выпустило суходоходные компании в свободное плавание по ры-

Контейнеровоз "Механик Калужный"  
Container carrier "Mekhanik Kaluzhny"





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

156

ночным волнам. И они тут же столкнулись с целым рядом острейших проблем, таких как жесточайшая конкуренция за сокращающийся объем грузов, острая нехватка оборотных средств, отток кадров. Десятки, если не сотни фирм стали предлагать наиболее квалифицированным специалистам высокооплачиваемую работу в иностранных судоходных компаниях. Наличие за плечами такой сильной школы, как ДВМП, ценилось при этом вдвойне. Серьезные "ножницы" в зарплате стали резать кадровый состав пароходства буквально по живому. И хотя в структуре эксплуатационных расходов и составе себестоимости отечественных судоходных компаний оплата труда составляет такую же долю, что и у иностранных судовладельцев, российский моряк при работе на судне под российским флагом получает реальных доходов значительно меньше из-за высокого единого социального налога. В результате начался лавинообразный отток квалифицированной части плавсостава с российского флота "под иностранные флаги". И все-таки ключевой проблемой стало резкое падение объема отечественных грузов как в каботаже, так и в экспортно-импортных перевозках. Причем объемы грузоперевозок не только сокращались, но и частично уходили к за-

рубежным судовладельцам, которые из-за недоразуманных действий государства фактически стали получать преференции перед отечественными перевозчиками.

В этой ситуации перед отечественными судоходными компаниями открывался небогатый выбор: или увести флот из страны, а с ним и налоги (именно так поступили многие российские судовладельцы), или попросту исчезнуть, раствориться в небытии. Перспектива эта, как выяснилось уже в середине 90-х, вполне реальная – именно такая судьба постигла крупнейшую во времена Советского Союза судоходную компанию – Балтийское морское пароходство. Сами суда никуда не делись, но Россия торгового флага на Балтике практически лишилась...

Ни один из обозначенных выше путей – ни уход в офшор, ни тем более ликвидация компании – руководство ДВМП не устраивало. Оно выбрало свой, наиболее сложный путь – сохранить национальный флаг, но при этом закрепиться на рынке международных морских перевозок. Сказать, что это было чрезвычайно сложно, значит, не сказать ничего...

Уже в самом начале рыночного движения пароходство столкнулось с жесточайшей конкуренцией

*Контейнеровоз "Капитан Куров"  
Container carrier "Kapitan Kurov"*



FESCO



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

157



*Контейнеровоз "Капитан Маслов"*  
*Container carrier "Kapitan Maslov"*

со стороны иностранных перевозчиков. На рынке перевозок леса, угля, металла, зерна, удобрений, генеральных грузов, контейнеров приходилось биться за каждый контракт, каждый фрахт, каждую тонну груза. Вместе с тем большая часть стареющего малотоннажного флота (преимущественно вчерашние лесовозы и универсалы дедвейтом до 5 тысяч тонн) все чаще оказывалась не у дел.

Решение об избавлении от таких судов было непростым, но в такой ситуации единственно возможным выходом. Списывались и продавались не только устаревшие, но и приносящие убытки суда, добиться окупаемости которых в отсутствие какого бы то ни было государственного заказа было чрезвычайно трудно – такие, как лихтеровоз "Алексей Косыгин" или суда САС-8 типа "Витус Беринг". Одновременно решалась куда более важная задача, направленная в будущее, – обновление флота компании.

Приобретение новых судов, размещение заказов на судостроительных верфях – дорогое удовольствие. И ни одна даже самая крупная судоходная компания, занимающаяся глобальными перевозками, не в состоянии "вынуть" деньги из оборота и вложить их в "новострой". Все прибегают к банковским кредитам, как к наиболее цивилизованному и адекватному методу решения проблемы.

Отечественные банки не располагали возможностями для кредитования судостроения, а солидные западные финансовые учреждения, как правило, не очень охотно работают с клиентами "с улицы". И надо признать, что для французских, английских, швейцарских, немецких или норвежских банков и международных финансовых институтов, таких как Европейский банк реконструкции и развития, ДВМП было в ту пору именно таким клиентом.

Первые кредитные соглашения с западными банками и судостроительный контракт с польской верфью "Stocznia Szczecinska Nowa" были подписаны в 1993 году. Щецинская верфь была выбрана не случайно. Во-первых, у польских корабелов существовали давно и прочно налаженные отношения с западными банками; во-вторых, здесь почти полвека работали над судостроительными заказами Советского Союза и потому заказ Дальневосточного пароходства рассматривался как естественное продолжение многолетней работы; в-третьих, высокое качество производства, ведущегося под техническим наблюдением германского классификационного общества, отвечает требованиям самых взыскательных заказчиков, в том числе и из таких имеющих высочайшую морскую репутацию стран, как Германия, Дания, Норвегия. И уже через год, в 1994-м, экипаж ДВМП торжественно прини-





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

158

ЮРИЙ ОСТРОВСКИЙ

FESCO



Контейнеровоз "Юрий Островский"  
Container carrier "Yuriy Ostrovskiy"

125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

159





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

160

Контейнеровоз "Капитан Афанасьев"  
*Container carrier "Kapitan Afanasyev"*

ГЭС Н  
Н 237

**FESCO**







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

161



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

162

мал в Щецине контейнеровоз "Капитан Бянкин" вместимостью в 1010 контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. В течение года в рамках того же контракта щецинская верфь построила и передала морякам-дальневосточникам еще два океанских контейнеровоза из той же серии – "Юрий Островский" и "Капитан Конев".

Однако обновление флота – не разовый проект, в судоходном бизнесе этим надо заниматься непрерывно. Так, в 1997 году опять же при кредитной поддержке западных банков были приобретены два контейнеровоза "Механик Калюжный" и "Механик Молдованов" вместимостью в 1158 контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. В это же время были приобретены три судна-рефрижератора японской постройки – "Краскино", "Дальнегорск" и "Хороль".

Тогда же, в 1997 году, банками-кредиторами для Дальневосточного пароходства была открыта очередная кредитная линия, в рамках которой польские кораблестроители приступили к выполнению очередного крупного серийного заказа для ОАО "ДВМП". А уже в 1998 году три прилетевших из Владивостока экипажа один за другим принимали у причалов верфи новые контейнеровозы "Владивосток", "Капитан Маслов" и "Капитан Афанасьев", а безупречная кредитная история компании пополнилась новыми записями.

13 судов, самостоятельно приобретенных компанией без какой-либо опоры на государство в кризисный – подчеркнем это! – отрезок времени. Много это или мало?

Наверное, недостаточно. Но это были только первые самостоятельные шаги компании, которую не далее как вчера государство отпустило "на вольные хлеба", которая делала первые шаги и училась в движении, выходя на новый для себя международный уровень кредитно-финансовых отношений.

В 1994 году президент РФ подписал давно ожидавшийся в судоходных кругах указ "О мерах по возрождению российского торгового флота". К сожалению, многие совершенно правильные концептуальные идеи, заложенные в этом документе, не получили последующего подтверждения и развития.

Тогда же, с выходом президентского указа, Дальневосточное пароходство попыталось часть заказов передать отечественным судостроителям. Начались переговоры с Комсомольским-на-Амуре судостроительным заводом. Еще вчера загруженное оборонными заказами, предприятие осталось практически без работы, обладая при этом опытными, высококвалифицированными кадрами и высокотехнологичным оборудованием. Переговоры с судостроителями привели к тому, что ОАО

Контейнеровоз "Капитан Афанасьев"  
*Container carrier "Kapitan Afanasyev"*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

163



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

164

Контейнеровоз "Капитан Конев"  
Container carrier "Kapitan Konev"



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

165

**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

166

Судно-рефрижератор "Хороль"  
*Reefer "Khorol"*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

167



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

168

"ДВМП" разместило на амурском заводе заказ на строительство серии универсальных лесовозов-пакетовозов.

На первые два судна пароходством были закуплены навигационное и радиооборудование, силовые установки, краны – все то, что принято называть "начинкой". Однако высочайшая себестоимость производства оборонного предприятия, отсутствие опыта работы по современным гражданским технологиям, жесткий налоговый прессинг со стороны государства привели к тому, что исполнения первого заказа судходной компании пришлось ждать три года (значительно дольше оговоренного срока) – лишь в 1997 году "Амур" был передан корабелями морякам. Еще труднее сложилась судьба второго судна – на лесовозе-пакетовозе "Уссури" российский флаг был поднят приемочным экипажем только в 2002 году. Дальнейшее исполнение контракта по согласованию сторон было остановлено.

Однако несмотря на все совершенные ошибки, 90-е годы XX века – первые годы работы ДВМП в совершенно новых условиях – следует признать для компании достаточно успешными. Стратегически оценивая ситуацию, можно сказать, что речь шла не столько об эффективном управлении и развитии, сколько о сохранении компании как таковой.

И пароходство сумело выстоять: оно сохранило свою нишу на рынке международных морских перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе, удержало безусловное лидерство в каботажных перевозках Дальневосточного региона, сохранило линейный контейнерный сервис на линиях FAL (FESCO-Australian Line) и FNZEL (FESCO-New Zealand Line), сумело выйти на новые перспективные рынки, создав задел в работе на будущее. Это прежде всего высокорентабельная линия FANAL, связавшая порты Австралии и Новой Зеландии с портами тихоокеанского побережья США, и работа на динамично

*Контейнеровоз "Капитан Маслов"  
Container carrier "Kapitan Maslov"*



**FESCO**





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

169

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1954.** Пароходство провело 30 различных буксировок. Наиболее сложными были: буксировка т/х "Таганрог" земснаряда "Азовск" из Находки в Петропавловск-Камчатский; проводка п/х "Михаил Кутузов" плавучего крана и морского буксира "Рославль" из Дальнего во Владивосток; п/х "Каменец-Подольск" привел с Черного моря во Владивосток морской буксир "Отпор", а затем доставил из Владивостока в Гижигу два лихтера; танкер "Азербайджан" привел аварийный п/х "Емельян Пугачев" из Провиденция во Владивосток.

**1955.** Закончено строительство порта в Находке с двухкилометровой механизированной причальной линией, способной принимать океанские суда. Сданы в эксплуатацию первые очереди портовых сооружений в Петропавловске-Камчатском и Ванино.

В порту Владивосток начала работать новейшая техника – пластинчатые транспортеры, грузоподъемники, плавучий кран грузоподъемностью в 100 тонн, автопогрузчики для сыпучих грузов.

**1956.** Первая советская экспедиция в Антарктиду дизель-электроходов "Обь" и "Лена". Дублером капитана на "Лене" шел дальневосточный капитан Н. Ф. Инюшкин.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1954.** The shipping company conducted 30 various towages. The most difficult ones were: towage of motor vessel "Taganrog", suction dredger "Azovsk" from Nakhodka to Petropavlovsk-Kamchatski; steering of steamship "Mikhail Kutuzov", crane ship and seagoing tug "Roslavl" from Dalny to Vladivostok; steamship "Kamenets-Podolsk" led seagoing tug "Otpor" from the Black Sea to Vladivostok and then delivered two lighters from Vladivostok to Gizhiga; tanker "Azerbaijan" led the injured steamship "Emelyan Pugachev" from Providence to Vladivostok.

**1955.** Construction of the Nakhodka port with two-kilometer mechanized mooring line capable to accept ocean vessels was completed. The first lines of harbor facilities were put into service in Petropavlovsk-Kamchatski and Vanino.

Up-to-date technique began working in Vladivostok port e.g. pallet converters, load lifters, crane ship with capacity amounting to 100 tons and auto-loaders for loose cargo.

**1956.** First Soviet expedition to Antarctica of electrically-driven motorships "Ob" and "Lena" took place. The Far-Eastern master N. F. Inyushkin was the master's understudy at the vessel "Lena".

развивающихся китайском и корейском направлениях.

Сохранение компании, удержание позиций на рынке и стали главным результатом работы того поколения руководителей, которое прошло вместе с пароходством через трудную эпоху перемен. Это в первую очередь В. М. Миськов, С. О. Франк, Г. И. Пикус, М. М. Максимов, И. И. Надеин, Е. Н. Амбросов, А. Н. Сидоренко, П. А. Васильченко, И. Е. Коллинченко, Ю. Г. Шлыков, сотни и тысячи моряков, работников аппарата управления компании и береговых служб – все те, кто в не самое простое время остался верен бело-голубому флагу с буквой F в центре. На фоне того, что произошло за это же время с российским морским торговым судоходством, их заслуга неоспорима и безусловна.

Но на рубеже XX и XXI веков пароходству нужен был новый мощный импульс развития, требовалась новая стратегия работы на рынке. В течение длительного времени акции пароходства были довольно сильно распылены, контрольным пакетом не владел никто. Владельцы крупных пакетов акций и их представители в Наблюдательном совете часто менялись, что затрудняло выработку и реализацию долгосрочной стратегии развития. Это продолжалось до весны 2002 года, когда 62 процента акций пароходства аккумулировала группа "Промышленные инвесторы". С этого момента в пароходстве начался новый отсчет времени.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

170

# НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

# NEW HORIZONS

*Судно-снабженец ледового класса "Василий Головнин"  
работает в порту Крайнего севера  
Icebreaker supply vessel "Vasily Golovnin" is working at sea ter-  
minal of North*



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

171



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

172

At the beginning of the new century, by the decision of new shareholders, a watch relief took place on the FESCO captain's bridge with the arrival of highly professional and ambitious leaders. The President's post was held by Evgeny Ambrosov, a hereditary seafarer who passed all career steps at FESCO from a mate to Vice President. He worked three years as a top manager in the largest Russian shipping company "Sovcomflot" and returned to the native enterprise in a new role. The other members of the team are Vladimir Korchanov, Senior Vice President, who is an experienced fleet operator and a native of Far East; Sergey Kozlov, a new strategist and an architect of container business; and Yuri Gilts, a highly skilled financier enlisted from Arkhangelsk. Other key leading positions were also taken up by new personnel.

Initially the new top managers were entrusted with a high expectation to make FESCO a highly profitable enterprise and position itself as one of the major players in the Russian transport market. FESCO's primary undertaking was to provide freight shipment services all over the world.

FESCO's Development Concept (adopted in autumn 2002) and a Strategic Project of Company's Development (approved spring 2004) were drafted to provide strategic plans which would work on the expansion and improvement of rendered service, a quality improvement of management and customer service, and an increase of the company's capitalization.

The results of these first steps and efforts were encouraging as they brought about fundamental improvements. The main improvement resulted in the recovery of the Balance Sheet ratios. For the first time in 12 years the 2003 financial statements reflected significant and steady profit of more than 430 million rubles. This steady profit growth continued through 2004 and resulted in a net profit of 1,043 million rubles – a capitalization increase of more than 10 times.

*Здание FESCO во Владивостоке  
FESCO building in Vladivostok*

В начале нового века по решению новых акционеров на капитанском мостике ОАО "ДВМП" произошла смена вахты – к руководству компанией пришла команда достаточно молодых, но уже опытных профессионалов. Генеральным директором компании был назначен Евгений Николаевич Амбросов, потомственный моряк, прошедший в пароходстве все карьерные ступени от грузового помощника капитана до заместителя генерального директора, затем проработавший три года в руководстве крупнейшей российской судоходной компании "Совкомфлот" и вернувшийся на родное предприятие уже в новом качестве. Его первыми заместителями стали Владимир Никодимович Корчанов – опытный эксплуатационник, коренной дальневосточник, Сергей Степанович Козлов – стратег и архитектор контейнерного бизнеса и Юрий Борисович Гильц – высококлассный финансист, привлеченный к работе в пароходстве из Архангельска. Новые люди пришли и на другие ключевые руководящие посты в компании.

Перед новыми топ-менеджерами компании акционерами изначально была поставлена высокая планка: сферой деятельности пароходства должна стать морская достав-





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

173



**Менеджмент Дальневосточного морского пароходства**  
Сидят (слева направо)

- А. Н. Сидоренко** – заместитель Генерального директора – директор Департамента безопасности мореплавания, член Правления;
- А. П. Назаров** – главный бухгалтер – директор Бухгалтерского департамента, член Правления;
- В. Н. Корчанов** – первый заместитель Генерального директора по основной производственной деятельности, член Правления;
- Е. Н. Амбросов** – Генеральный директор, Председатель Правления;
- Ю. Б. Гильц** – первый заместитель Генерального директора по экономике и финансам, член Правления;
- З. Р. Агаджанов** – главный инженер – директор Технического департамента, член Правления;
- В. А. Воловатов** – заместитель Генерального директора по экономической безопасности.

Стоят (слева направо)

- Д. В. Милютин** – помощник Генерального директора – начальник Управления делами;
- А. С. Пурьясов** – директор Финансово-экономического департамента;
- В. А. Наганюк** – директор Департамента специального флота;
- Р. В. Эм** – директор Департамента топлива;
- Н. И. Кучин** – директор Департамента безопасности и качества;
- С. В. Костян** – директор Департамента контейнерных линий;
- В. А. Казакова** – начальник Пресс-центра – пресс-секретарь Генерального директора;
- Г. И. Пикус** – заместитель директора Департамента трампового флота;
- А. В. Смирнов** – директор Департамента трампового флота;
- С. А. Мурзин** – директор Департамента корпоративной инфраструктуры;
- А. А. Чуйко** – заместитель директора Департамента кадров – начальник Отдела кадров;
- Н. И. Волошенко** – начальник Отдела внутреннего аудита.

**Top management of the Far-Eastern Shipping Company**  
Sitting (from left to right)

- A. N. Sidorenko** – Vice President – Director of Safety Navigation Department, member of the Management Board;
- A. P. Nazarov** – Chief Accountant – Director of Accounting Department, member of the Management Board;
- V. N. Korchanov** – Senior Vice President on Fleet Operation, member of the Management Board;
- E. N. Ambrosov** – President, Chairman of the Management Board;
- Y. B. Gilts** – Senior Vice President on Economy and Finance, member of the Management Board;
- Z. R. Agadzhanov** – Chief Engineer – Director of Technical Department, member of the Management Board;
- V. A. Volovatov** – Vice President of Economic Security;

Standing (from left to right)

- D. V. Milyutin** – Assistant to President – Manager of General Affairs Department;
- A. S. Puryasov** – Director of Financial & Economic Department;
- V. A. Naganyuk** – Director of Special Fleet Department;
- R. V. Am** – Director of Bunkering Department;
- N. I. Kuchin** – Director of Safety & Quality Management Department;
- S. V. Kostyan** – Director of Container Lines Department;
- V. A. Kazakova** – Manager of Press Centre – Press Secretary of President;
- G. I. Pikus** – Deputy Director of Tramp Fleet Department;
- A. V. Smirnov** – Director of Tramp Fleet Department;
- S. A. Murzin** – Director of Corporate Infrastructure Department;
- A. A. Chuyko** – Deputy Director of Personnel Department – Manager of Personnel Division;
- N. I. Voloshenko** – Manager of Internal Audit Division





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

174



*Руководители ОАО "ДВМП" приветствуют экипаж ледокола "Красин", вернувшегося из антарктического рейса, 2005 г.*

*FESCO's top managers are meeting with the crew of the icebreaker "Krasin" after its return from an Antarctic voyage, 2005*

However, FESCO's high rate of return, increased capitalization, and intensive day-to-day work of the 4.5 thousand seafarers and managers with operations across the globe is not the limit of FESCO's activities. All capital created through the shipping operations is invested in FESCO's development projects.

FESCO management is aware of its position in the market of international shipping. At the beginning of 2005 FESCO was operating 79 vessels with a 1 million-ton carrying capacity. FESCO consciously leaves the market of low-capacity fleet, specializing in single freight carriage to closely-spaced ports

ка грузов в любую точку мира, а само Дальневосточное морское пароходство – высокорентабельной компанией, одним из основных игроков на российском транспортном рынке.

Принятая осенью 2002 года "Концепция развития ОАО "ДВМП" и одобренный весной 2004 года "Стратегический план развития компании", дополняя друг друга, определили комплекс задач по расширению и улучшению предоставляемого сервиса, повышению качества менеджмента и качества обслуживания клиентов, росту капитализации компании.

Результаты первых шагов пароходства в новом веке обнадеживают: коллективу удалось добиться коренного перелома в развитии предприятия. Стало ясно, что крупнейшая судоходная компания региона выходит из кризиса. Главным свидетельством оздоровления стали балансовые показатели: впервые за 12 лет, прошедших после акционирования предприятия, финансовая отчетность показала значительную прибыль по итогам 2003 года – более 430 миллионов рублей. В 2004 году набранные темпы значительно выросли: чистая прибыль составила 1043 миллиона рублей. За время, прошедшее с 2002 года, капитализация компании на фондовом рынке увеличилась более чем в десять раз.

За этими цифрами – интенсивный труд коллектива, объединяющего четыре тысячи моряков и управленцев, на всех широтах Мирового океана – от Финляндии до Австралии, от Арктики до Антарктиды. Впрочем, сами по се-





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

175

бе высокая прибыль и растущая капитализация компании – не самоцель. Все заработанные средства инвестируются в программы развития пароходства.

В ОАО "ДВМП" ясно отдают себе отчет в статусе компании, ее месте на рынке международных морских перевозок. На начало 2005 года компания оперировала 79 судами с общей провозной способностью в 1 миллион тонн. Компания сознательно уходит с рынка малотоннажного флота, специализирующегося на разовых перевозках небольших партий грузов в близко расположенные порты сопредельных государств. Этот сегмент рынка остается для небольших судоходных фирм. Вместе с тем растут удельный вес и значение крупных океанских контейнеровозов, балкеров, универсалов. По оценкам специалистов, в обозримом будущем флот компании может вырасти до 100 единиц, но вряд ли станет больше. Пока ОАО "ДВМП" не претендует на звание глобального линейного перевозчика, позиционируя себя скорее как фидерную судоходную компанию.

Структура флота пароходства выглядит следующим образом.

Есть группа балкеров дедвейтом от 23 до 37 тысяч тонн, которые работают на мировом фрахтовом рынке. Хорошая отдача от этих судов, перспективы рынка нава-

of adjacent locations. This market segment remains strong for small shipping firms. At the same time, the weight-to-power ratio and importance of the large-sized ocean container vessels, dry bulk carriers, and multi-purpose vessels grows. Based on the conservative evaluations of the shipping experts, FESCO's fleet may grow up to 100 units in the foreseeable future. For the time being FESCO does not intend to be a global liner carrier, but rather to position itself more as a feeder shipping company.

FESCO's fleet structure is comprised of six groups. The first is a group of 23,000-37,000 DWT bulk carriers which operate in the world freight market. The effective output from these vessels, and the prospects in the bulk carriage market have pushed FESCO to enlarge the bulk fleet. One new vessel, a 33,000 DWT bulker named "FESCO Marina" was built at Oshima Shipbuilding Corporation and delivered in October

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1957.** Во Владивостокском торговом порту организован отряд судоподъемных и подводно-технических работ в составе 40 человек – будущий АСПТР. А уже со следующего года отряд отвечал за водолазное обеспечение ледоколов во время арктической навигации.

Произошло объединение Восточного арктического и Дальневосточного морских пароходств.

Во Владивостоке открылся филиал Центрального научно-исследовательского института морского флота.

В октябре Дальневосточное морское пароходство приняло на свой баланс порты Нагаево, Певек, Эгвекино с приписанными к ним судами Дальстроя "Джурма", "Советская Латвия" и "Феликс Дзержинский".

**1958.** Открылась советско-японская грузовая линия Japan-Nakhodka Line. Суды ДВМП работали также на внутренних китайских линиях Дальний – Шанхай, Дальний – Циндао, Цинхуаньдао – Шанхай во фрахте КНР, между портами Индонезии, продолжались рейсы в ДРВ и КНДР.

**1959-1960.** Продолжается рост объема перевозок зерна из Канады и США, в основном на судах типа "Либерти".

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1957.** The group for the ship salvage and underwater-technical works amounting to 40 persons, which would later become an Association of Ship Lifting and Underwater-Technical Workers, was organized in the Vladivostok trade port. The following year the group was responsible for diving support of ice-breakers during Arctic navigation.

The Eastern Arctic and Far-Eastern shipping companies consolidated.

Branch of Central Scientific Research Institute of the Navy opened in Vladivostok.

FESCO accepted on its account Nagaevo, Pevek and Egvekinot ports along with the Dalstroy's vessels "Djurma", "Sovetskaya Latvia" and "Felix Dzerzhinsky" registered there in October.

**1958.** Soviet-Japanese cargo line "Japan-Nakhodka Line" was opened. Besides servicing this line, FESCO vessels worked the internal Chinese lines Dalny – Shanghai, Dalny – Qingdao, Qinhuangdao – Shanghai chartered by the People's Republic of China. Voyages to Democratic Republic of Vietnam and Korean People's Democratic Republic continued between voyages to the Indonesian ports.

**1959-1960.** Volume of grain carriage from Canada and USA carried by the vessels of "Liberty" type kept grows in volumes.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

176

2004. Shortly after the launch of this new ship, it already had charter contracts signed for two years forward. FESCO's fleet renovation project stipulates continued construction of bulkers through 2009.

Another group of vessels called the "short-sea" ships are the timber carriers and multipurpose vessels carrying Russia's cargo and serving coastal lines to ports of neighboring countries Japan, China, and Republic of Korea. FESCO has achieved a certain balance in this market by providing enough vessels to meet contractual commitments.

A third group of vessels is the reinforced ice vessels. They are five SA-15 types and one SAS-8 like the "Vasily Golovnin". In addition to the new timber carriers of Spanish construction, this enabled operations in the northern latitudes solving any time-critical tasks for cargo delivery to the ports of Magadan, Chukotka and East Arctic sector.

The Icebreaker group also plays a great role and is described in one of the next chapters in greater detail.

The next group is the refrigerator fleet which consists of 10 vessels. It consists of both high-powered vessels like the "Komsomolets Primorya" and the "Olutorsky Zaliv," and refrigerator vessels of the "Bikin" and "Dalnegorsk" type, which have less carrying capacity but are more modern and high-performing. FESCO considers the refrigerator transport market a highly prospective one.

The final and sixth group is a principal one comprised of container carriers divided into two parts. One part is



*Интерьеры современного судна:  
рулевая рубка, центральный пост  
управления машинного отделения,  
радиорубка, каюта командного состава.  
Interiors of a modern vessel: wheel house,  
central control post of the engine room,  
radio house, state cabin of command staff*

**FESCO**





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

177

лочных перевозок подтолкнули компанию к пополнению балкерного флота. На японской верфи "Oshima Shipbuilding Corporation" был построен и в октябре 2004 года принят в эксплуатацию новый балкер дедвейтом 33 тысячи тонн, получивший имя "FESCO Marina". Не успев сойти со стапелей, новое судно было зафрахтовано на два года вперед. Программой обновления флота ОАО "ДВМП", рассчитанной до 2009 года, предусмотрено строительство еще нескольких балкеров.

Еще одну группу составляют суда "short see", регионального плавания. В основном это лесовозы и универсалы, обслуживающие российскую грузовую базу и работающие преимущественно в каботаже и на порты ближайших стран – Японии, Китая, Республики Корея. На этом

deployed in the international freight market operating on cross-trade lines. The other serves Russia's export-import carriages and coastal lines that have experienced a slack period but has recently picked up more business.

This principle group of vessels is the focus of close attention of corporate governance. Even during the turbulent 90's, FESCO has managed to enlarge the fleet with ten new container carriers. The existing renovation project also determines a priority in financing of this branch. During 2004 two new container carriers were purchased; "FESCO Trader" and "FESCO Voyager" with a capacity of 1,060 TEUs built at the shipyard in Hakata Japan during 1997 and 1998.

During 2004 seven contracts were signed for building several container-ships by various shipyards for the continued growth of FESCO's fleet renovation project. In April a contract for three containership construction was signed between FESCO and its old acquaintance Shchetsyn-shipyard. These container carriers are similar to the series of vessels that had been delivered to seafarers in 1998 consisting of the 1,730 TEU capacity "Vladivostok" type.



*Балкер "FESCO Marina", 2004 г.  
Bulk carrier "FESCO Marina", 2004*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

178

Контейнеровоз "FESCO Voyager"  
Container carrier "FESCO Voyager"



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

179

рынке пароходством достигнут определенный баланс – грузовладельцам предоставляется достаточное количество флота, чтобы ДВМП могло спокойно "закрывать" все свои контрактные обязательства.

В отдельную группу можно выделить суда усиленного ледового класса, которыми сегодня располагает компания: это пять судов СА-15 (типа "Норильск") и одно судно САС-8 "Василий Головин". Если к ним добавить пять достаточно молодых лесовозов испанской постройки, также способных работать в северных широтах, то получается пусть небольшой, но вполне реальный и надежный флот, способный решать любые оперативные задачи по навигационной доставке грузов в Магадан, на Чукотку и Восточный сектор Арктики.

Особую роль играют ледоколы, подробнее о которых – в одной из следующих глав.

Рефрижераторный флот ДВМП состоит из 10 судов. Здесь и мощные "Комсомолец Приморья" и "Олюторский залив", и меньшие по грузоподъемности, но куда более современные и маневренные "риферы" типа "Бикин" и

However, unlike previous vessels, the new ones will be equipped with cranes, which will significantly increase their capabilities. The delivery of all container ships is scheduled at the end of 2007 or the beginning of 2008.

In April 2004, FESCO has also signed with the Chinese Jinling Shipyard (Nanking) contract to build four 1,060 TEU capacity container ships. This shipyard has firm relations in the ship building world and its relations with German partners are especially strong. As an example, top German shipping corporations place their orders with this shipyard. As to the vessels ordered for FESCO, these projects were designed by German engineers, designers, and ship-builders. According to signed documents the four container

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1961-1962.** Разработана и успешно осуществлена технология круглогодичной навигации в замерзающих портах Нагаево и Ванино.

Продолжается пополнение пароходства новыми судами. Всего за семилетку было получено около 100 современных судов. Танкерный флот пополнился теплоходами типа "Певек" финской постройки, пришли ледоколы типа "Москва" и дизель-электроходы типа "Амгуема".

**1962.** В разгар Карибского кризиса суда ДВМП принимают активное участие в перевозках грузов на Кубу.

**1962-1965.** Началось строительство второй очереди Находкинского торгового порта на мысе Астафьева. К 1965 г. здесь было построено и сдано в эксплуатацию пять специализированных причалов для переработки леса. Причальная линия Находкинского торгового порта достигла почти трех километров.

**1965.** Тяжелейшая арктическая навигация: спустившийся к югу Айонский ледовый массив заставил пароходство вывести часть своих судов из Восточного сектора Арктики на запад.

**1967.** В сентябре открыта линия Дальний Восток – Юго-Восточная Азия – Индия, которая получила название FESCO-India Line. Базовыми портами линии стали Находка, Гонконг, Сингапур, Калькутта, Мадрас; факультативными – Йокогама, Пенанг, Порт-Суэттенхам.

5 ноября во Владивостоке состоялось торжественное открытие памятника морякам торгового флота, погибшим в годы Великой Отечественной войны.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1961-1962.** Technology of all-the-year-round navigation in freezing Nagaevo and Vanino ports was developed and implemented successfully.

Number of the company's new vessels increased. During the span of seven years the company obtained 100 modern vessels. Tanker fleet was replenished with motor vessels of the "Pevek" type built in Finland Icebreakers of "Moskva" type and electrically-driven motor-ship of "Amguema" type also came along.

**1962.** At the height of Caribbean crisis FESCO vessels took active part in delivering cargo to Cuba.

**1962-1965.** Construction for the second line of Nakhodka commercial port at Astafyeva Cape began. Five special berths for timber processing had been built and put into service by 1965. Mooring line of Nakhodka commercial port reached almost three kilometers.

**1965.** The heaviest Arctic navigation: Ayonsky ice solid mass descended to the south and forced the shipping company to reposition some vessels away from the Eastern sector of the Arctic region to the west.

**1967.** In September the "FESCO-India Line" was opened servicing Far East – Southeast Asia – India route. The main ports of the line were Nakhodka, Hong Kong, Singapore, Calcutta, Madras. Optional ports included Yokohama, Penang, Port-Suetttenham.

On November 5th a solemn opening of the Seamen Memorial for those died on the fronts of the Great Patriotic War took place in Vladivostok.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

180

carriers will be delivered to receiving crews in 2006 prospectively in March, September, November and December.

As part of the contract the parties exchanged conforming guarantees. The shipyard's guarantee on behalf of the buyer was granted by one of the largest Russian financial institutions – "Vneshtorgbank".

The resulting teamwork for this ship-building contract became the beginning of joint activity between FESCO and Russian Vneshtorgbank. In late September 2004 Vneshtorgbank President Andrey Kostin and FESCO President Evgeny Ambrosov signed the Cooperation Agreement determining the basic lines for further development of a mutually beneficial partnership. This long term document attests that the relations are stronger and more trusting between this financial institution and FESCO than any other bank and its client. The agreement stipulates Vneshtorgbank's participation in the financing of such projects as fleet renovation, container park

"Дальнегорск". Тенденции рынка рефрижераторных перевозок позволяют компании рассматривать эту часть собственного флота как весьма перспективную.

Ключевую, ведущую группу судов компании составляют контейнеровозы. Условно они делятся на две части. Одна задействована на международном фрахтовом рынке, работая на линиях "cross-trade"; другая часть работает на Россию, обслуживая экспортно-импортные перевозки и каботажные линии, которые после нескольких лет застоя в последнее время обретают второе дыхание.

Эта группа судов как наиболее перспективная находится в центре внимания руководства компании. Даже в самые трудные 90-е годы пароходство сумело пополнить свой флот десятью контейнеровозами. В действующей программе обновления флота этому направлению определено приоритетное финансирование. В 2004 году были приобретены два однотипных контейнеровоза "FESCO Trader" и "FESCO Voyager" вместимостью по 1060 единиц в двадцатифутовом эквиваленте, построенные на верфи в японском городе Хаката в 1997 и 1998 годах. Частично данная сделка была профинансирована путем привлечения долгосрочных кредитных ресурсов, предоставленных германским банком "HSH North Bank", с которым за последние 10 лет у пароходства сложились весьма доверительные отношения.

В рамках программы обновления флота ОАО "ДВМП" подписало ряд судостроительных контрактов на строительство контейнеровозов.

Так, в апреле 2004 года между старыми знакомыми – Дальневосточным морским пароходством и щецинской верфью – был подписан контракт на строительство серии из трех контейнеровозов, точно таких, что были переданы

*Контейнеровоз "FESCO Trader"  
Container carrier "FESCO Trader"*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

181

морьякам в 1998 году, типа "Владивосток", вместимостью 1730 единиц в двадцатифутовом эквиваленте. Правда, в отличие от предшественников новые суда будут с крановым вооружением, что существенно расширит их возможности. Поставка всех трех новых контейнеровозов произойдет в конце 2007 – начале 2008 года.

На китайской судостроительной верфи "Jinling Shipyard" (Нанкин) в 2006 году для ОАО "ДВМП" будут построены четыре контейнеровоза вместимостью 1060 единиц в двадцатифутовом эквиваленте каждый. Нанкинская верфь имеет прочные связи с немецкими партнерами, здесь активно размещают заказы крупные германские судостроительные компании. Что касается судов, заказанных Дальневосточным пароходством, то их проект также подготовлен немецкими дизайнерами, конструкторами и судостроителями. В начале работы над исполнением контракта стороны обменялись соответствующими гарантиями. Гарантию верфи со стороны ДВМП предоставил один из крупнейших отечественных финансовых институтов – российский Внешторгбанк. Для ОАО "ДВМП" и российского Внешторгбанка совместная работа над судостроительным контрактом стала началом большого и плодотворного сотрудничества. В конце сентября 2004 года президент-председатель правления Внешторгбанка Андрей Костин и генеральный директор пароходства Евгений Амбросов подписали "Соглашение о сотрудничестве", определяющее основные направления развития взаимовыгодного партнерства. Этот

replenishment, and other investment projects of FESCO.

Thus, within the next four years its estimated 14 new vessels will join the most prospective container carrier fleet of FESCO, disregarding the possible second-hand market activity. The realization of the signed contract solves one of the strategic problems facing FESCO – to rejuvenate the fleet by reducing the number of its aging vessels and bring the age of the fleet to an average of 12 years.

FESCO managers estimate situations practically, see the future clearly, and adequately rate their strength and potential which is one of the key conditions of credit reciprocity with respectable western banks. FESCO's strict credit policies testify to the fact the company is a welcome client at many leading financial institutions. What is behind all this? According to an expert's

*Контейнеровоз "FESCO Trader"  
Container carrier "FESCO Trader"*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

182

opinion, the company has an impeccable credit history, highly skilled management, and strategies and system for conducting business.

To explain, in cooperation with its partners the shipping company is audited not only under the Russian book-keeping standards but also under the international standards. Under FESCO's directive the audit of these financial statements is carried out by a competent external auditor, Moore Stephens, which specializes in auditing shipping enterprises. The audit report prepared by the external auditor plays a huge role in presenting the annual report of FESCO.

The work with foreign partners requires a high level company transparency that in turn underlies the basis of trust relations with financial institutions.

FESCO has worked with the same financial institutions, and has built a long-term and respectable partner relationship. Moreover, today and for the past 10 years, FESCO has not been supported by any guaranty from the State for lines of credit because it's a financially strong shipping company with self-sufficient shareholders, whose drive and solvency have been proven over time.

FESCO's managers are well aware that the development of their company is contingent on the development of the Russian State as a whole. In other words, it depends on the State's future plans and strategy for the complex national transport.

Thus, in considering the bulk carrier fleet renovation management is studying thoroughly the ship-building market (the 24-35,000 DWT bulk carriers) i.e. such as "handy-size" and "handy-max" vessels. Why consider these vessels instead of the up-to-date 70,000 DWT Panamax-sized ones? Experts within the company think that it is certainly good to carry cargoes of foreign charterers between Brazil and Europe, but in fact there are 30 million tons of cargo destined for the Russian ports today as well as northern delivery which will never be canceled. To support these delivery operations to our ports, the 25,000 DWT vessels with ice class are more preferable.

FESCO's primary business and the principal source of income is the fleet operation. This is a purely shipping

document works on a multi-year perspective and testifies to the fact that between the financial institution and the shipowner, more robust and trustworthy relationships are needed than just relationships on a bank-client basis. An agreement provides for the participation of Vneshtorgbank in the financing of fleet renewal programs, fleet renewal and replenishment of the container fleet, and other investment projects of the shipping company.

All in all, in the next four years with a small number of new ships, the fleet of DVMPP will be replenished with 14 new ships without taking into account the possible activity on the "second-hand" market. Realization of signed contracts will allow to solve one of the standing tasks of the company – to rejuvenate the fleet, to reduce its average age to 12 years. In general, the shipbuilding program of the shipping company for the next perspective will amount to 550 million dollars.

In the company, they really evaluate the market situation, clearly see the perspective, and adequately calculate their own strengths and possibilities. This is one of the key conditions of interaction with solid Western banks. The conditions of DVMPP credit are very favorable. They testify to the fact that the company is a desired client for many leading world credit-financial institutions. On what account does this happen and what stands behind it? In the opinion of specialists, in the first place, it is an unblemished credit history, a highly qualified management, a strategy and a business management system. DVMPP does not intend to change banks-partners, but to work with the same financial institutions, with which long-term and orderly partnership relationships have been established. As 10 years ago, so today, revealing a new credit line, the shipping company is considered a financially independent and strong company, whose reliability and solvency have been proven over time.

Work with foreign partners requires a high level of company transparency, which, in its turn, is the basis of trust relations with financial institutions. The Far Eastern Sea Shipping Company has already for the first time prepared its annual report not only according to Russian accounting standards, but also according to international standards. The audit of this report for the order of OAO "DVMPP" is conducted by an external auditor "Moore Stephens" – an authoritative company, which specializes in auditing shipping enterprises. Audit conclusions play an important role in the provision of an annual report of the shipping company to the creditors.

How difficult is it to plan your life for many years ahead? Even more difficult is to plan for the future life and development of a large "shipping" company, working in the extremely mobile market of international sea transport. The tasks here for any shipping company are the same: to predict possible variants of market movement. To predict the direction of the growing cargo market, to calculate the type of the most demanded tonnage, frequency and geography of lines – a strategic and together with that a daily task of the managers of OAO "DVMPP".





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

183

Всех вопросов, порождаемых рынком, не перечислить. Но на каждый нужно дать внятный и продуманный ответ, рассчитанный на свои силы, свой флот, свои кадровые и финансовые возможности. Разумный прагматизм, твердое ощущение почвы под ногами, помноженные на анализ ситуации и взвешенный прогноз возможных колебаний рынка, – основа любого стратегического планирования. Для пароходства это важно вдвойне, поскольку в любой ситуации опираться оно сможет исключительно на собственные ресурсы.

В компании хорошо понимают, что развитие ОАО "ДВМП" зависит сегодня и дальше будет зависеть от развития российского государства, страны в целом. То есть от того, какую стратегию выберет государство на ближайшие годы и десятилетия – в первую очередь в отношении национального транспортного комплекса.

Рассматривая в перспективе продолжение обновления навалочного флота, пароходство тщательно изучает развитие судостроительного рынка балкеров дедвейтом 24-35 тысяч тонн, то есть судов типа "хэндисайз" и "хэндимакс". Почему именно такие, а не модные "панамаксы" дедвейтом в 70 тысяч? Да потому, считают специалисты компании, что кроме перевозок грузов иностранных фрахтователей, например, между Бразилией и Европой, есть ведь еще и сегодняшние 30 миллионов тонн российских грузов, которые идут в дальневосточные российские порты, есть северный завоз, который никто никогда не отменит. А для реализации этих задач, для работы именно на наши порты 25-тысячники с ледовым классом куда как предпочтительнее.

За последние годы ОАО "ДВМП" совершило мощный рывок вперед и вышло на новые перспективные рубежи. Оно спокойно и уверенно смотрит в завтрашний день, хорошо понимая при этом, что он не будет легче, чем вчерашний или сегодняшний. Понимая значение морского транспорта как одного из ключевых слагаемых экономической да и политической безопасности страны, ДВМП остается национальной компанией, готовой к выполнению любой государственной задачи.

Для Дальневосточного морского пароходства главное дело и основной источник доходов – эксплуатация флота. Это называется – чистый "шипинг", индустриальное судоходство. Все проекты меряются здесь простым и ясным критерием – жизнью судна, чей срок обычно определяется в 20-25 лет. Индустриальное судоходство требует серьезного управленческого аппарата, опытных в эксплуатации флота кадров. Все это в компании сегодня есть. Как есть и осознание перспективы – дальнейшее развитие индустриальной судоходной компании, работающей под национальным флагом. А это крайне важно для страны сегодня и не менее важно будет завтра.

industry where all the projects are determined by a simple criterion – a ship's life, whose duration is usually 20-25 years. The shipping industry needs serious management and a staff skilled in fleet operation, as well as a distinct marketing business. Today the company has all this and more. Management is aware of the future opportunities that exist to further develop the operations of this industrial shipping company operating under its national colors.





# ЛИНЕЙНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ LINER PROSPECTS



**FESCO**









125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

186

Today FESCO is the largest shipping company in Russia and the nation's only container operator. It operates a container fleet of 23 ships with tonnage of 23,000 TEU (twenty-foot container units) and has a container park of 50,000 TEUs. It has a branching agency network all over the world. FESCO independently and in collaboration with other carriers operates 14 regular international and coastal container lines connecting ports of the United States, Australia, New Zealand, Southeast Asia, Japan, and China along with European and Far Eastern ports of Russia. In 2004 the volume of transported container cargo reached 380,000 TEU and continues to grow.

The FESCO lines operating in the container fleet are divided into three groups. These groups are the foreign trade line, cross-trade, and coastal lines. It's not fair to distinguish one group as being more significant than the other as they are interconnected and strategically important for the company.

The oldest foreign trade line is the Trans Siberian Container Line (TSKL). From a commercial point of view this line is a freight pool, which FESCO integrated with the Japanese shipping company "Mitsui O.S.K." The volume of shipments on this line increased during the 1970's and has receded since then. However, the beginning of one of the most ambitious FESCO projects in recent years, a joint-venture railway company, Russian Troyka, is a direct intermodal service connecting FESCO shipping lines berthing in Russian ports via dedicated container trains with the main cities of Russia, will revive the line.

Another foreign trade line, Korea Soviet Direct Line (KSDL) has connected Korean ports of Pusan and Masan with Vladivostok and Vostochny. Together with Hundai Merchant Marine Company FESCO has been successfully working as a member of a freight pool controlling about 60 percent of the cargo shipments between these countries. Similar to the Trans Siberian Line, KSDL is also interrelated with the future railway routes of Russian Troyka which will raise the line's competitiveness and draw additional volumes of goods to the bilateral trade and transit routes.

The FESCO China Direct Line connects the Russian eastern port of Vostochny with Shanghai. It began operating successfully, which was not surprising since the Chinese market is one of the fastest growing in the

Сегодня Дальневосточное морское пароходство является крупнейшим морским и единственным национальным морским контейнерным оператором России. Компания оперирует контейнерным флотом из 23 судов вместимостью 23 тысячи ДФЭ (двадцатифутовых единиц) и контейнерным парком в 50 тысяч ДФЭ, имеет разветвленную агентскую сеть по всему миру. Пароходство самостоятельно, а также в сотрудничестве с другими перевозчиками обеспечивает работу 14 регулярных международных и каботажных контейнерных линий, соединяющих порты США, Австралии, Новой Зеландии, Юго-Восточной Азии, Японии, Китая друг с другом, а также с европейскими и дальневосточными портами России. Объем перевозок грузов в контейнерах за 2004 год достиг 380 тысяч ДФЭ и продолжает расти.

Все линии, на которых пароходство оперирует сегодня своим контейнерным флотом, можно разделить условно на три группы. Это – внешнеторговые линии, линии "cross-trade" и каботажные линии. Выделять какую-то группу как более важную было бы неправильно; все они вместе, как и каждая линия в отдельности, стратегически важны для компании и взаимосвязаны.

Из внешнеторговых линий самая старая это TSKL – Транссибирская контейнерная линия, в коммерческом смысле представляющая собой фрахтовый пул, в который наряду с пароходством входит японская судоходная компания "Mitsui O.S.K.". Сегодня оборот линии далек от пика 70-х годов, однако начавшаяся реализация одного из самых амбициозных за последние годы проектов ОАО "ДВМП" – совместной с ОАО "РЖД" железнодорожной компании "Русская тройка" – и налаживание прямого интермодального сервиса, связывающего морские линии ДВМП собственными контейнерными поездами с основными городами России, сможет придать ей второе дыхание.

Другая внешнеторговая линия – KSDL – связала корейские порты Пусан и Масан с Владивостоком и Восточным. Пароходство довольно успешно работает здесь в составе фрахтового пула с компанией "Hundai Merchant Marine" и контролирует 60 процентов перевозимых между нашими странами грузов. На протяжении всего периода работы линии – чуть больше десяти лет – грузопоток постоянно нарастает, за последний год суда ДВМП перевезли около 100 тысяч ДФЭ. Корейское направление является одним из стратегически важных для пароходства. Как и японское направление, линия KSDL также увязывается с железнодорожными маршрутами "Русской тройки", что усилит конкурентоспособность линии и привлечет дополнительные объемы грузов как двусторонней торговли, так и транзитных направлений.

Внешнеторговая линия FESCO China Direct Line изначально связывала российский порт Восточный с Шанхаем. Работа пошла достаточно успешно, что неудивительно: китайский рынок – один из самых бурно развивающихся в мире. Вскоре к географии обязательных заходов на линии были присоединены порты Гонконг и Янтянь. Подключение Гонконга стало своеобразным стыком между внешнеторговыми линиями и линиями "cross-trade" (FAL и FNZEL). Оно позволит обеспечить сквозную доставку грузов на судах и в контейнерах ДВМП из портов Австралии, Новой Зеландии и Филиппин в Россию и далее в Европу с использованием железнодорожного интермодального сервиса. Такая услуга будет значительно дешевле и быстрее любых других способов транспортировки. Рост объемов перевозок на линии, увеличение частоты обслуживания основных портов



*FESCO контейнеры  
новые технологии  
FESCO containers,  
new technologies*



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

187



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

188

world. Shortly after the line was established, Hong Kong and Yantian were added to the list of regular port calls. The addition of Hong Kong became a unique and beneficial connection between the foreign trade and cross-trade lines (FAL and FNZEL), as it has given FESCO the opportunity to achieve a consolidation of FESCO liner service. This solved the problem with door-to-door container delivery from ports of Australia, New Zealand, Philippines to Russia and then to Europe using an intermodal railway service and other developing joint projects of FESCO. It's clear that this type of service is considerably cheaper and faster than other modes of transportation.

FESCO Vietnam Direct Line is another foreign trade line operating between Far Eastern Nahodka and Vietnamese ports of Saigon and Haifon, playing a role of a "trade bridge" between the two countries. The high growth rate of the Vietnamese economy is a strategic base for the future development of the liner service and in the region as the whole.

The FESCO Korea Sakhalin Line (FKSL), the youngest line of the company (and last of the foreign trade line group), was recently implemented and connects the Republic of Korea with ports of the Sakhalin Island. Until recently, Sakhalin natural gas projects required shipments of heavy technology, pipes, and building materials. As project development declined and gas production began, the supplies for the drilling companies became the main cargo component of shipments. FESCO has an optimistic outlook for this line. According to signed contracts, Sakhalin projects have an estimated life of 30 years, thus ensuring the continuation of the Korean-Sakhalin line.

Cross-trade lines, with their large-tonnage and modern operational fleet are the object of special pride of the company. Professional skills and the ability to work at the highest level of international standards of technology and transportation were examined and tested on these lines. These standards are represented in working relationships with clients and implementation of the strictest and most contemporary safety measures and environmental pollution prevention.

The most profitable cross-trade line, where FESCO has been working for the past 10 years with the help of its management company, is the FESCO Australia North America Line (FANAL). It is an express container line connecting the Pacific coastal

привели к созданию пароходством в 2005 году в Китае собственной агентской компании.

Еще одна внешнеторговая линия FESCO Vietnam Direct Line работает между дальневосточной Находкой и вьетнамскими портами Сайгон и Хайфон. Она находится в стадии становления, и перспективы вьетнамского рынка убеждают в том, что востребованность этого сервиса в самом недалеком будущем может многократно возрасти.

Самая молодая внешнеторговая линия связала Республику Корея с портами Сахалина. До недавнего времени в рамках реализации сахалинских нефтегазовых проектов в порты островной области преимущественно шли генеральные грузы – тяжелая техника, трубы, строительные материалы. Освоение месторождений подходит к концу, и на передний план выходит промышленная добыча. А значит, главной составляющей грузопотока на Сахалин станет снабжение добывающих компаний. Для этого и открылась новая контейнерная линия. В пароходстве не скрывают оптимизма по поводу начала ее работы. Согласно подписанным контрактам сахалинские проекты рассчитаны на 30 лет. На все это время будет и нагрузка для корейско-сахалинской линии.

Линии "cross-trade", на которых задействован самый крупнотоннажный контейнерный флот пароходства, представляют собой предмет особой гордости компании. Потому что на этих линиях проверяется профессионализм и умение работать на уровне самых высоких международных стандартов – в технологиях перевозки, предоставляемом сервисе, качестве и скорости обслуживания клиентов, соблюдении самых жестких мер безопасности и предотвращения загрязнения окружающей среды и так далее.

Наиболее рентабельная линия "cross-trade", на которой вот уже около десяти лет работает пароходство через свою управляющую компанию – FANAL. Это контейнерная линия, соединяющая порты тихоокеанского побережья США и Канады, острова Океании, порты Новой Зеландии и Австралии. На этой линии ДВМП работает в рамках соглашения "vessel sharing agreement" (о совместном использовании вместимости судов) с такими крупными мировыми морскими перевозчиками, как "Maersk", "P&O Nedlloyd", "HSDG", "CP Ships". Успешная работа линии во многом обеспечивается равными условиями для всех компаний, входящих в соглашение. И даже на этом фоне американским журналом "Logistic" и независимой ассоциацией канадских экспедиторов сервис ДВМП неоднократно признавался лучшим по качеству обслуживания клиентов. Линия FANAL является самой протяженной в составе линейной структуры пароходства и наиболее сложной как по географии, так и по сектору рынка и объемам интермодальных перевозок. На линии используются современные формы обслуживания клиентов по схеме "от двери до двери", железнодорожные маршруты составляют до 20 процентов общего грузопотока линии. На этой линии пароходство отрабатывает новые транспортные технологии, такие как перевозка грузов в рефрижераторных контейнерах.

Еще одна линия "cross-trade", где работает ОАО "ДВМП", – FAL (FESCO Australia Line). Она связывает порты Австралии с Гонконгом, Тайванем и Филиппинами. Здесь пароходство работает в кооперации с крупными судоходными компаниями "HSDG" и "Hundai Merchant Marine". Цель сотрудничества судовладельцев – оптимизация количества тоннажа, задействованного на этом направлении. У каждой линии своя судьба, и это одна из





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

189

линий ДВМП, которая по мере развития контейнеризации в морском судоходстве была преобразована в контейнерную. Линия начинала регулярный сервис и зарабатывала грузопоток на перевозках японских химикатов, филиппинского пиллеса и австралийской шерсти, преодолела бойкот профсоюзов портовых грузчиков Австралии, в настоящее время является одним из основных линейных перевозчиков для торговых домов Австралии.

Линия FNZEL (FESCO New Zealand Express Line) работает по такой же схеме, как и FAL, и считается основным перевозчиком грузов на новозеландском направлении. В течение последних трех лет линия нарастила грузопоток в два с лишним раза и пользуется заслуженным уважением среди клиентуры.

Каботажные линии пароходства – предмет пристального внимания компании. Дальневосточное морское пароходство никогда не снимало с себя ответственности за снабжение всем необходимым отдаленных северо-восточных российских регионов, куда "только самолетом можно долететь", а груз доставить – только морем.

ports of the United States, Canada, islands of Oceania, New Zealand and Australia. On this line FESCO works within the framework of a vessel sharing agreement with such world-known shipping companies as Maersk, P&O Nedlloyd, HSDG, and CP Ships. The successful operation of the line is guaranteed by equal conditions for all companies that have entered the agreement. FANAL is the most extensive line in the structure of the FESCO liner fleet and is the most complex due to a geographical perspective, the nature of the market sector, and volume of intermodal movement. The line implements the most contemporary means of service such as door-to-door delivery and its railway routes account for 20 percent of the total cargo traffic for the line. It also masters

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1968.** Первая выполненная дальневосточниками (ледокол "Ленинград", капитан Н. Ф. Инюшкин, и дизель-электроход "Амгуема", капитан Е. Г. Бурик) высадка ученых и открытие дрейфующей станции СП-18 в центре арктического бассейна.

С октября начались регулярные рейсы на линии между портами тихоокеанского побережья Канады и Японии. Линия получила название FESCO-Pacific North. Рейсообразот был спланирован так, что из каждой страны отходы происходили два раза в месяц. Рейс продолжался 57 суток.

**1969.** Получила дальнейшее развитие линия FESCO-India Line, связав порты Приморья с портами Японии, Индии, Таиланда, Малайзии, а также с Гонконгом и Сингапуром.

**1970-1975.** В состав флота пароходства вошло 74 новых судна общим тоннажом 490 тысяч тонн. Это теплоходы типа "Варнемюнде", "50 лет ВЛКСМ", лесовозы-пакетовозы типа "Николай Новиков", контейнеровозы типа "Сестрорецк", "Александр Фадеев". Начали работать первые в стране щеповозы "Григорий Алексеев", "Павел Рыбин", новые ледоколы "Ермак" и "Адмирал Макаров".

**1971.** Указом Президиума Верховного Совета СССР Дальневосточное морское пароходство награждено орденом Ленина.

В пароходстве создается управление международных линий.

С января стала действовать вторая брейкбалковая (неконтейнерная) линия FESCO-Pacific South между портами Японии и США.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1968.** The first disembarking of scientists and opening of the drifting station SP-18 at the center of the Arctic basin made by the Far-Eastern seamen [icebreaker "Leningrad" (master N. F. Inyushkin) and electrically-driven motorship "Amguema" (master E. G. Burik).

Regular voyages between ports of the Pacific Ocean in Canada and Japan began in October. The line was named "FESCO-Pacific North". Voyage turnover was planned in such a way that departures from each country took place two times a month. A round trip of a voyage on this line amounted to 57 days.

**1969.** "FESCO-India Line" developed further by linking Primorye ports with the ports in Japan, India, Thailand, Malaysia as well as with Hong Kong and Singapore.

**1970-1975.** 74 new vessels with total tonnage amounting to 490 thousand tons became part of the company's fleet. These were motor vessels "Varnemunde" and "50 let VLKSM" type, timber and pallet carrier of "Nikolay Novikov" type, container ships of "Sestroretsk" and "Alexandr Fadeev" type. The first chip carriers in our country "Grigory Alexeev", "Pavel Rybin" and new icebreakers "Ermak" and "Admiral Makarov" began their work.

**1971.** FESCO was awarded with Order of Lenin by a Decree of the Supreme Soviet of the USSR.

International lines administration was established by the company.

The second break-bulk (non-container) line "FESCO-Pacific South" began working between the Japanese and USA ports January 1st.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

190



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

191

В 90-е годы на этих направлениях произошел существенный спад грузопотоков. В последние годы жизнь на северо-востоке страны стала возрождаться. И это не замедлило сказаться на каботажной политике пароходства. К существовавшим прежде регулярным контейнерным линиям, связывающим Владивосток с Корсаковым и Петропавловском-Камчатским, а порт Восточный с Магаданом, в 2004 году добавились еще две официально объявленные компанией линии: "Владивосток-Анадырь-Владивосток" и "Владивосток-Магадан-Владивосток".

Если линейный сервис на Анадырь по понятным причинам осуществлялся исключительно в навигационные сроки, то открывшаяся осенью 2004 года контейнерная линия между Владивостоком и Магаданом стала круглогодичной благодаря наличию в составе флота ОАО "ДВМП" контейнеровозов ледового класса.

Качественный сервис, высокая скорость доставки, репутация солидного и обязательного перевозчика – все это позволяет пароходству прочно удерживать лидерство на рынке каботажных линейных контейнерных перевозок. По результатам 2004 года суда под флагом Дальневосточного морского пароходства перевезли около 90 процентов всех контейнеров в Петропавловск-Камчатский, более 50 процентов – на магаданском направлении, около 40 процентов – на Сахалин.

Контейнерные линии – это такой бизнес, который не работает без собственной инфраструктуры, без сети агентских компаний, штата профессионалов, продающих транспортные услуги клиентам, знающих, как организовать и выстроить всю транспортную цепочку, оформить судовую и грузовую документацию, и обеспечивающих ежедневно отправку более тысячи контейнеров по различным направлениям. В любом порту захода линии, а также в пунктах отправления и назначения грузов у пароходства есть свои агентские компании и специалисты, которые обеспечивают работу линейного транспортного конвейера по перевозке контейнеров. В российских портах и городах эту работу выполняют сотрудники департамента контейнерных линий (директор С. В. Костян) и агентских компаний Дальневосточного морского пароходства – "Трансфес" (директор Д. Ю. Курдаков), "Феско Лоджистик" (генеральный директор В. И. Маловатский) и "Дальрефтранс" (генеральный директор В. Ф. Падуря). ДВМП также создало свою собственную цепь линейных агентств за рубежом – в Австралии, США, Новой Зеландии, Гонконге; эти агентства позволяют контролировать рынок и наращивать собственную клиентскую базу, что необходимо для участия в линейном бизнесе.

Из всех видов перевозок, которые осуществляет Дальневосточное морское пароходство, контейнерные перевозки – самые молодые. Заниматься ими в компании начали около 30 лет назад. За минувшие десятилетия традиционные виды перевозок не исчезали из поля зрения компании, но динамика роста объемов именно контейнерных перевозок за эти же 30 лет оказалась практически "вертикальной".

Третью часть века назад, когда пароходство только осваивало азы работы с контейнерами, под контейнерный стандарт в срочном порядке переделывались не приспособленные для этого суда – лесовозы и универсалы. Удлинялись суда и увеличивалась их вместимость за счет вставки дополнительных трюмов. Все это позволило ДВМП выиграть время и начать развивать контейнерный бизнес раньше. Сегодня же все контейнерные перевозки Дальневосточное морское пароходство осуществляет в

new transport technologies such as cargo carrying with refrigerated (reefer) containers.

FESCO Australia Line (FAL) is one of the oldest cross-trade lines. It connects the ports of Australia with Hong Kong, Taiwan, and the Philippines. On this line FESCO works in cooperation with such major shipping enterprises as Columbus and Hundai Merchant Marine. The main objective behind this recently implemented ship-owners partnership is the optimization of tonnage allocation on this route. The line launched its regular service and the cargo traffic has been building ever since; shipping such commodities as Japanese chemicals, Philippine timber, and Australian wool. It overcame the boycott of the stevedore labor-unions in Australia in recent years and now is one of the main liner carriers for Australian trading houses.

The final cross-trade line, FESCO New Zealand Express Line (FNZEL), has the same operational procedures as FAL and together with FAL is recommended as the principal cargo carrier of the New Zealand route. For the last three years the line has increased cargo traffic more than twofold and has won the deserved respect of its clientele.

FESCO coastal line is the object of the company's close attention. As a state-oriented carrier, FESCO has never relinquished the responsibility of regular supply delivery service to the farthest north-eastern regions, which are reachable only by plane or vessel.

During the 90's there was a period of considerable decline in cargo traffic activity to this area, but has recently increased and has had an immediate effect on the coastal policies of FESCO. As a result, in 2004 two more officially proclaimed FESCO lines were added to the regular existing container lines between Vladivostok, Korsakov and Petropavlovsk-Kamchatsk – the Vladivostok-Anadyr-Vladivostok and Vladivostok-Magadan-Vladivostok lines.

High-class service and high speed delivery are the main characteristics of a respectable and reliable carrier allowing FESCO to retain the leadership on the market of the coastal container shipments. According to the results of 2004, vessels sailing under the FESCO flag transported about 90 percent of container shipments to Petropavlovsk-Kamchatski, over 50 percent of container shipments to Magadan, and about 40 percent to Sakhalin.

The container shipping business is one that cannot work without its own infrastructure of an agency network. At every





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

Современный контейнер –  
ключевой элемент транспортного  
сервиса ОАО "ДВМП"  
*A modern container is a key element  
of FESCO transport service*

192

FESCO







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

193



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

194



**FESCO**

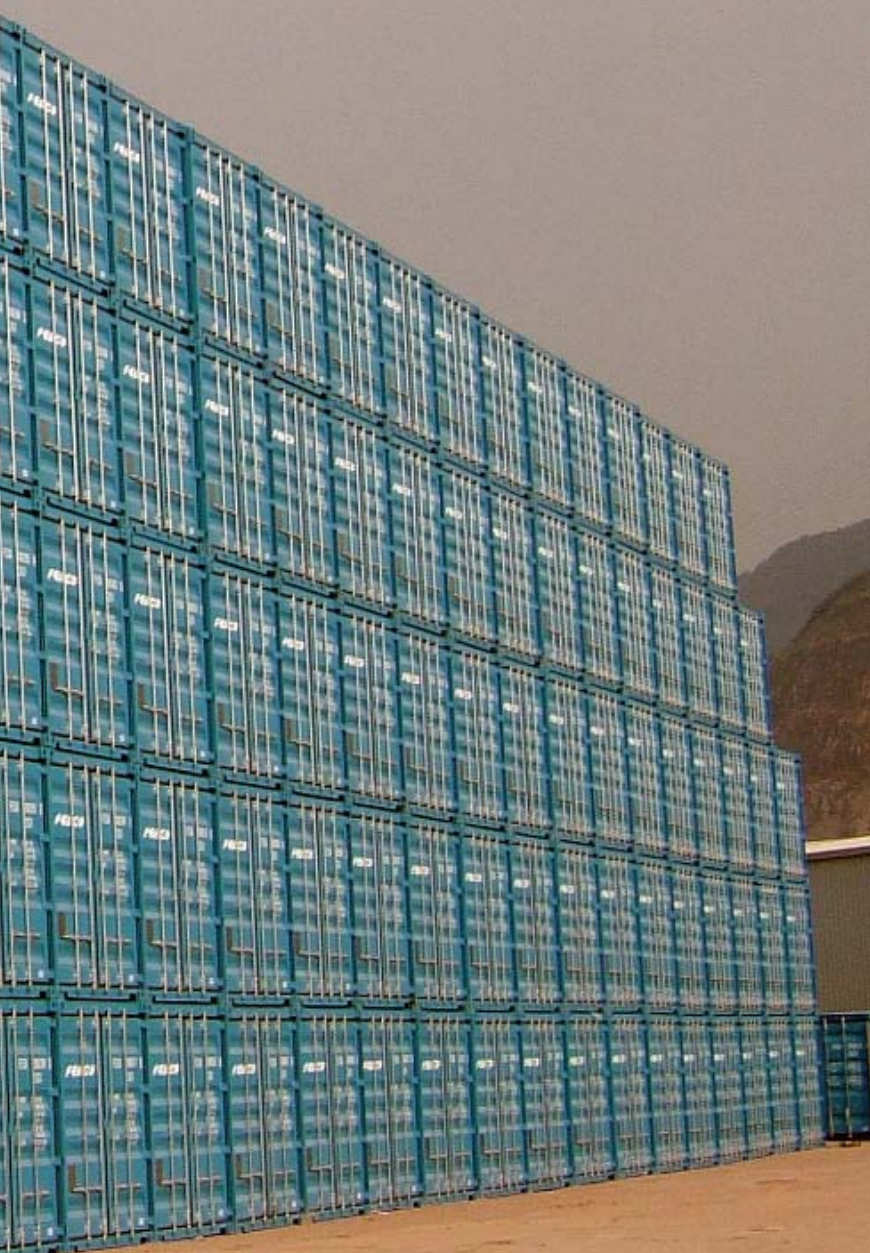


Контейнерный парк компании  
насчитывает многие тысячи единиц  
Currently the company's container park  
includes thousands of units

125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

195



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

196

port of call or cargo origination and destination, agency companies are located to deal with container shipments. In the Russian ports and cities this work is carried out by the staff of the Container Lines Department and TRANSFES, FESCO LOGISTIC, and DALREFTRANS, our own agency companies. They sell transport services to clients, arrange efficient transportation from door-to-door, process vessel and cargo documentation, and facilitate the delivery of thousands of containers daily to their respective destinations. FESCO has also developed an agency network in Australia, the United States, New Zealand, and Hong Kong and continues to expand this network.

Container shipping is the most prospective among the company's activities. At the same time this sector of the market is the most challenging due to stiff competition between aggressive rivals. The winner is the company providing the best quality service, efficient logistics schedules for all participants in the transportation chain to deliver cargo the fastest by meeting its scheduled timeframes. But the most important attribute of the winner is the ability to think and plan for the future.

режиме линейного судоходства и исключительно специализированным контейнерным флотом.

Планируя обновление флота, компания уделяет этому направлению своей деятельности самое пристальное внимание; поэтому в приоритетном порядке идет строительство новых океанских контейнеровозов вместимостью от 1000 двадцатифутовых единиц и выше. С увеличенной скоростью и провозной способностью судов, их большей технологической универсализацией, позволяющей перевозить контейнеры разных типов – двадцати- и сорокафутовые, сухие и рефрижераторные, различной высоты и с разной толщиной стенок.

При этом контейнер – не одноразовая тара, это одно из технологичных средств доставки груза, как, собственно, и само судно, железнодорожная платформа или автотрейлер. А потому перед серьезными транспортными компаниями встал вопрос о формировании собственного контейнерного парка. Потому что современная, качественная услуга для грузоотправителя должна быть комплексной; его забота должна состоять только в том, чтобы заказать и оплатить перевозку, нисколько не беспокоясь, в чем и каким образом будет перемещаться принадлежащий ему груз, с уверенностью, что это профессиональное дело будет выполнено в срок и с гарантией.

В пароходстве своим контейнерным парком занимаются давно и основательно. В поселке Врангель под Находкой в свое время была даже построена база по обслуживанию, ремонту и покраске контейнеров ОАО "ДВМП". Но сколько ни ухаживай за морским контейнером, это не сможет радикаль-

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1972.** 1 января на базе управления нефтеналивного флота ДВМП создается новое, семнадцатое в стране, морское пароходство – Приморское. Оно размещается в порту Находка. Этому предприятию были переданы из Дальневосточного пароходства все 43 танкера общим дедвейтом 314,9 тысячи тонн.

Начаты контейнерные перевозки судами пароходства между портами Японии, США и Гонконгом. Образуются две новые линии – FESCO-PACIFIC South контейнерная и FESCO-PACIFIC North контейнерная.

**1973.** На контейнерные перевозки вышли построенные в ГДР многоцелевые универсальные суда типа "Варнемюнде" вместимостью 368 двадцатифутовых контейнеров.

Впервые дальневосточные суда пошли в Антарктиду в экспедиционные рейсы. В первую экспедицию пошли дизель-электрорходы "Оленек", "Василий Федосеев" и теплоход "Нина Сагайдак".

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1972.** January 1st the new Primorskoye shipping company (the seventeenth in the country) was established on the basis of FESCO bulk-oil fleet. It was located in Nakhodka port. All 43 tankers, with total deadweight of 314.9 thousand tons, were given to this enterprise by FESCO.

Container operations by the company's vessels have begun between the ports of Japan, USA and Hong Kong. Two new lines "FESCO-PACIFIC South Container" and "FESCO-PACIFIC North Container" were created.

**1973.** Multi-purpose universal vessels of "Varnemunde" type built in German Democratic Republic capable to take 368 twenty-feet containers were added to container operations.

Far-Eastern vessels sailed for Antarctica expeditions for the first time. Electrically-driven motorship "Olenek" and "Vasily Fedoseev" as well as motor vessel "Nina Sagaidak" took part in the first expedition.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

197

но продлить ему жизнь. А жизнь у него вдвое короче, чем у обычного судна. При стандартном режиме эксплуатации контейнер функционирует в среднем 10-12 лет. Значит, необходимо вкладывать серьезные финансовые ресурсы не только в реновацию флота, но и в пополнение и обновление собственного контейнерного парка.

И эти затраты вполне сопоставимы с судостроением. Обновление контейнерного парка – это отдельная инвестиционная программа. Ее пароходство и выполняет в течение последних лет, решая задачу массовой замены старых контейнеров на современное оборудование, отвечающее самым высоким стандартам качества. В рамках этой программы за последние полтора года пароходством было осуществлено несколько крупных серийных приобретений: 160 рефрижераторных контейнеров, 1600 двадцатифутовых сухих контейнеров, 1200 сорокафутовых контейнеров.

Но это только начало: в 2005 году осуществляется еще более обширная программа строительства контейнеров, которая оценивается в 26 миллионов долларов – стоимость судна-контейнеровоза вместимостью около тысячи ДФЭ. Программа финансируется при поддержке Внешторгбанка и голландского ING банка. В целом в рамках долгосрочной программы планируется закупить 20 тысяч единиц современного оборудования.

Как обеспечивается контроль за контейнерами? Это серьезная и профессиональная работа – обеспечить ежедневный контроль, заставить каждый контейнер оборачиваться или завершать производственный цикл от момента его затарки грузом, перевозки, передачи грузополучателю, растарки, возврата в систему, ремонта, мойки, покраски и т.д. и т.п. в пределах установленных временных нормативов. Нужно ежедневно выдать клиентам под букировки и загрузку более тысячи контейнеров, спланировать и отбалансировать парки контейнеров по каждой стране и каждому порту и городу. Для такой работы требуются современное программное обеспечение, компьютерные процессоры и профессионалы, понимающие специфику бизнеса и умеющие этим процессом управлять.

Параллельно с "подвижным составом" – флот и контейнеры – планируется существенно укрепить и береговую составляющую. Ключевой момент здесь – строительство во Владивостокском порту собственной базы по обработке и обслуживанию рефрижераторных контейнеров. Цель – продлить высокотехнологичный рефрижераторный сервис до пунктов назначения по всей России. Потому что сегодня грузы приходят в рефрижераторных контейнерах в подавляющем большинстве случаев в морские порты Владивосток, Находка или другие близлежащие точки. А в случае отправки груза дальше его перегружают из рефконтейнера в железнодорожную рефрижераторную секцию и уже в таком виде транспортируют к месту назначения. Это не только дорого и требует дополнительного времени, но и вредит грузу. Ведь в подавляющем большинстве случаев содержимым рефконтейнера является пищевая продукция – груз весьма деликатный.

На площадке, строительство которой уже начинается, как раз и можно будет снятый с судна рефрижераторный контейнер после недолгой подготовки поставить на платформу и отправить к месту назначения в любую точку, куда дотягивается железная дорога. В зависимости от сезона и условий хранения и перевозки такой контейнер может не только охлаждать, но и подогревать до нужной температуры. То есть любой рефпро-

According to market analysts, current industry trends clearly indicate the need to increase vessel carrying capacity to 1,000 TEUs, its speed, along with other technological advancements such as the ability to carry containers of various types – 20' or 40', dry, refrigerated (reefer) boxes of various height and wall thickness. Therefore, while planning fleet renewal and expansion, the company also pays attention to these industry trends and priority has been given to creating an infrastructure for container handling as well as the construction of new modern containers.

FESCO has a specially designed facility to repair and paint containers. However, no matter how well the container equipment is maintained, it cannot prolong its service life beyond the limit, which is two times less than the life of a conventional vessel (average is 10-12 years). Therefore, it is necessary to invest significant financial resources not only in fleet renovation but also in the expansion of its own container stock.

Container stock renewal is an individual and very serious investment program which can be compared to shipbuilding expenses. In recent years FESCO implemented a large-scale investment program. The main target of the program was to replace old containers with modern ones, conforming to the highest quality standards. Under this program FESCO has made a series of acquisitions: 160 reefers, 1,600 20' dry and 1,200 40' containers.

However, this is just the beginning. During 2005 FESCO will carry out a large container building program estimated at \$26 million (USD), which is the standard cost of a modern container carrier with the capacity of 1,000 TEUs that FESCO also plans to invest during the coming years. The long-term program plans are to purchase 20,000 modern containers and utilize them in conjunction with intermodal transportation on future railway routes.

In parallel with the improvement of "movable property" (vessels and containers), the company will proceed with the strengthening of its shore facilities. The key focus is construction of its own station to handle containers in the sea-port of Vladivostok. The idea is to extend the container service to points of destination all over Russia. This results directly from the fact that containerized cargo arrives predominantly in the ports of Vladivostok, Nakhodka or other neighboring ports. In order to transport the cargo further inland to its final place of destination, it is





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

Контейнеровоз "Владивосток"  
Container carrier "Vladivostok"

FESCO  
125 years strong

198



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

199

**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

200

transferred out of a container (dry or reefer) into a railway car. This is not only an expensive but a timely process and may cause damage to the cargo. In most cases the containers are packed with food, which could be very delicate cargo and can be easily damaged during repacking.

The transfer station, currently under construction, will enable to take a container discharged from the vessel and deliver it to the railway enabling it to reach its final destination.

The project of implementing FESCO services on railway routes, connecting the shipping lines to the Trans-Siberian railroad, is another strategy relating to the container fleet. Having this in mind, management of FESCO started joint projects for the establishment of railway companies with direct express routes operating their own parks of railcars which are designed to have a container directly loaded onto it instead of being

дукт – мясо, фрукты или напитки, – погруженный на борт судна в Австралии или Бразилии, может без какой бы то ни было лишней перевалки следовать до потребителя в любой российский регион.

Строительством площадки и реализацией идеи занимается "Дальрефтранс" – дочерняя компания ОАО "ДВМП". Таким образом, ДВМП предоставит отправителям грузов услугу по доставке "от двери до двери". Будущее именно за такими, интермодальными перевозками, когда в процессе доставки груза по одному сквозному консолидату задействуются разные виды транспорта.

Контейнерные линии – не только самое перспективное направление в деятельности компании. Именно в этом сегменте рынка идет жесткая и неприкрытая конкурентная борьба за клиента и грузовую базу. Выигрывает ее тот, кто быстрее доставляет груз; кто с точностью выполняет линейное расписание; кто предоставляет более качественную услугу; кто умеет выстроить логистическую схему, которая будет оптимальной для всех участников транспортного процесса; кто постоянно думает о завтрашнем дне.

Стратегия развития контейнерного бизнеса ДВМП предусматривает дальнейшее расширение рынка и наращивание объемов контейнерных перевозок. Развитие линейных перевозок на Тихоокеанском бассейне продолжается непрерывно, но для рывка вперед необходимо выходить на новые рынки, предоставлять потребителям транспортной продукции и клиентам новые более удобные и перспективные варианты и транспортные схемы. Проект выхода пароходства на железнодорожные маршруты и соединение морских линий и Транссибирской магистра-

*Порт Восточный. Отсюда начинается  
транссибирский контейнерный сервис  
Vostochniy port is the starting point of the  
Transiberian Container Service*







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

201

ли являются одним из таких стратегических направлений развития линейного бизнеса пароходства. Именно с этой целью пароходство начало реализацию совместных проектов по созданию железнодорожных компаний, эксплуатирующих собственный парк контейнерных платформ, на прямых ускоренных маршрутах. Пароходство совместно с партнерами начало строительство нового поколения длиннобазных железнодорожных платформ, позволяющих перевозить два сорокафутовых контейнера. Это существенно снизит себестоимость перевозки и обеспечит наряду с другими преимуществами Транссиба повышение конкурентности перевозки грузов наземным путем по транспортному пространству России по сравнению с океанскими маршрутами перевозки грузов из стран Азиатского региона через Суэцкий канал на европейские направления. Планы первого этапа развития совместного железнодорожного экспрессного контейнерного бизнеса предусматривают приобретение парка платформ в 2000 единиц и организацию ежедневного прямого поезда между Восточным и Москвой в течение первого года. В течение второго года частота поездов удвоится. Частью железнодорожных проектов является строительство узловых контейнерных станций и логистических центров в крупнейших городах России.

loaded into. In partnership with other enterprises, FESCO began construction for a new generation of 80' railcars enabling them to carry two 40' containers. These 80' railcars decrease transportation costs significantly and improve competitiveness of inland cargo delivery via railway versus the ocean routes for cargo moving from Asia to Europe via the Suez Canal. The initial phase for the development of the container express lines implies the purchase of 2,000 railcar units. The company is also working on arranging direct train links between the port of Vostochny and Moscow during the first year of the project. It's planning to double the frequency of these trips during the second year. Construction of container hub stations and logistics centers in the big Russian cities is also an integral part of the railway project.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

202



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

203

# РУССКАЯ ТРОЙКА RUSSIAN TROYKA

*Ускоренный контейнерный поезд  
компании "Русская тройка"  
Express container train of company  
"Russian Troyka"*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

204

In 2004 the Far Eastern Shipping Company PLC and Russian Railways PLC founded a joint transport and logistic company Russian Troyka. Its primary task is to make door to door cargo delivery from any point in the Asia Pacific Region (APR) to a client in Russia or Europe. Russian Troyka is to join seamlessly the sea routs in APR with the longest railway transport corridor in the world, the Trans Siberian Railroad.

Russian Troyka was founded as a result of Russia's unique geographical position and the country's readiness to expand the transportation corridor between rapidly growing industrial centers of APR and European markets. The idea of such a corridor began to be implemented long ago through the construction of the powerful container terminal in the deep waters of the port of Vostochny and building specialized container berths in other ports of this region in the 70's. The same idea instigated the building of the Baikal and Amur Line, a grandiose construction project which required massive investments by the nation. During the 80's the USSR managed to establish a stable containerized transit cargo flow over the territory of the Soviet Union from Vostochny to the cities of Chop, Brest or Viborg with volume of up to 150,000 containers per annum. However, the growth rate for this cargo flow lagged that of the cargo turnover between the Asian and European markets. Moreover, at the beginning of the 90s transit cargo shipments significantly reduced in volume and only 20,000 containers were delivered via the Trans-Siberian Railway in 1998 compared to 153,000 in 1991.

There were many reasons for this decline in shipments. The cargo owners were concerned about the lack of information concerning cargo movement through the USSR. For example, upon discharge from a ship in Far East, a transit container was placed on a railway car and from that point would disappear from the Hong Kong shipper's field of vision. Until the cargo passes through the western border of the Soviet Union, its position would be unknown to a German consignee. The lack of a real monitoring system for each separate container left the shipper without information. Also, the inability of the railway staff to provide 100% assurance for cargo safety had a negative influence on the shipment volumes. Flaws in the Russian legislature caused serious problems with the transit cargo registration. Customs border inspection procedures at the ports of entrance into the country hindered the transportation process. At the same time, the container shipments via the global route from the countries of

В 2004 году ОАО "Дальневосточное морское пароходство" и ОАО "Российские железные дороги" создали совместную транспортно-логистическую компанию "Русская тройка". Ее главная задача – доставить груз из любой точки Азиатско-Тихоокеанского региона получателю в России или в Европе, от "двери" отправителя к "двери" получателя. "Русская тройка" должна крепко-накрепко связать морское плечо в Азиатско-Тихоокеанском регионе с самым протяженным в мире железнодорожным транспортным коридором.

Создание "Русской тройки" обусловлено уникальным географическим положением России, готовой предоставить единый транспортный коридор между бурно растущими промышленными центрами стран АТР и европейскими рынками. Идея такого коридора начала реализовываться давно. Именно под нее сооружались в 70-е годы мощный контейнерный терминал в глубоководном Восточном порту и специализированные контейнерные причалы в других портах региона. Она же была одной из ключевых и при строительстве БАМа – грандиозной стройки, потребовавшей от государства гигантских капиталовложений. В 80-е годы СССР удалось создать постоянный транзитный грузопоток, в первую очередь – контейнерный, через всю территорию страны – от Восточного до Чопа, Бреста или Выборга, объемом до 150 тысяч контейнеров в год. Однако темпы роста этого грузопотока отставали от темпов роста грузооборота между азиатским и европейским рынками. Более того, с начала 90-х годов объемы транзитных перевозок стали стремительно уменьшаться, и в 1998 году по Транссибирской магистрали было перевезено всего 20 тысяч контейнеров против 153 тысяч в 1991 году.

Тому было немало причин. Прежде всего, грузовладельцев отпугивало отсутствие информации о движении груза. Транзитный контейнер, снятый с борта судна и установленный на железнодорожную платформу, исчезал из поля зрения отправителя, к примеру, в Гонконге и получателя, например, в Германии до тех пор, пока не пересекал западную границу Российской Федерации. Отсутствие системы реального слежения за каждым отдельным контейнером лишало грузовладельцев самого главного в транспортном сервисе – информации. Негативно влияла и неспособность железнодорожников обеспечить сохранность грузов. К проблемам с оформлением транзитных грузов приводили и несовершенство российского законодательства, затянутые процедуры таможенно-пограничного контроля и т.д.

При этом контейнерные перевозки по глобальному маршруту из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу росли быстрыми темпами. Для защиты стратегических интересов России и развития национальной транспортной системы необходимы были срочные и адекватные меры. И ДВМП начало активно предпринимать их во второй половине 90-х годов – именно в это время компания попыталась объединить свои усилия с железнодорожниками. Переговоры шли непросто. Тем не менее в 1997 году МПС и ДВМП удалось подписать соглашение о взаимном использовании контейнеров. Оно устанавливало принципы взаимообмена контейнерами двух собственников, позволило оптимизировать движение контейнерного парка, сократить объемы порожних перемещений, прекратить практику "перетарки" грузов из контейнера в контейнер в портах перегрузки и т.д.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

205

Заложенный тогда фундамент позволил сделать существенный рывок вперед.

Этому способствовало то, что флот ОАО "ДВМП" пополнился новейшими контейнеровозами, пароходство прочно закрепилось на рынке морских контейнерных перевозок, была оптимизирована агентская сеть компании, обновился управленческий аппарат, который стал готов решать самые сложные транспортно-логистические задачи. Железнодорожники, в свою очередь, значительно продвинулись в области информатизации своих магистралей, обеспечения сохранности контейнеров и перевозимых в них грузов. Да и само Министерство путей сообщения было реорганизовано в открытое акционерное общество "Российские железные дороги". Такой игрок чувствует себя более естественно и уверенно на высококонкурентном мировом рынке транспортных услуг.

Настало время возвращать России утраченные позиции на мировом рынке контейнерных перевозок между Европой и Азией. Для этого в 2004 году ОАО "ДВМП" и ОАО "РЖД" договорились о создании совместной компании под названием "Русская тройка". Ее уставный капитал – 16 миллионов долларов – внесли в равных долях оба акционера. 9 ноября 2004 года компания получила свидетельство о государственной реги-

APR to Europe had been growing at a steady pace. Urgent and adequate measures needed to be implemented for the protection of Russia's strategic interests and the development of a national transportation system. In the late 90's, FESCO began to take such measures by joining efforts with the rail network. Negotiations were not easy; however, FESCO and the Ministry of Communications managed to sign an agreement regarding the mutual use of containers in 1997.

FESCO PLC and RUSSIAN RAILWAYS PLC reached an agreement in 2004 to create a joint venture company under the brand name Russian Troyka. Its capital stock is equal to USD \$16 million and was contributed by shareholders from both party principles. The joint venture company obtained the State's Legal Body Registration Certificate on November 9th, 2004, which became the official birthday of Russian Troyka. The company has begun providing customers with an integrated service of cargo shipments between APR countries and

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1974.** Открыта линия FESCO-PACIFIC Straits между портами Малайзии, Индонезии, Сингапуром и портами Канады. К концу года на этой линии работали семь судов.

24 ноября во Владивостоке во время встречи Л. И. Брежнева и президента США Дж.Форда на т/х "Приамурье" состоялась пресс-конференция начальника ДВМП В. П. Бянкина с 60 журналистами американских газет, радио и телевидения. Средства массовой информации США дали подробную информацию об этом событии, что явилось хорошей рекламой Дальневосточного пароходства в портах Америки.

**1975.** 31 августа рейсом теплохода "Гамзат Цадаса" открыта новая линия FESCO Gulf Atlantic Line. Начав работу между Гонконгом, Японией и восточным побережьем США, она очень быстро расширила обслуживание, включив Сингапур, Бангкок, порты Малайзии, Филиппинских островов, а в США – Хьюстон, Новый Орлеан, Саванну, Балтимор, Филадельфию и Нью-Йорк. На линии работало до восьми судов типа "Пула" с рейсообразотом в 120 суток.

**1976.** В ноябре рейсом теплохода "Михаил Ольминский" открылась линия FESCO-Australian Line между портами Японии, Филиппин и Австралии. Линия первоначально перевозила неконтейнерные грузы, а потом была переориентирована на более перспективный контейнерный вариант.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1974.** The new line, "FESCO-PACIFIC Straits", was opened between the ports in Malaysia, Indonesia, Singapore and Canada. Seven vessels were working on this line by the end of the year.

On November 24 during the meeting of L. I. Brezhnev and USA president G. Ford in Vladivostok, press-conference of FESCO head V. P. Byankin with 60 journalists of American newspapers, radio and television occurred at the motor vessel "Priamurye". USA mass media provided detailed information concerning this event and this was good advertising for FESCO in American ports.

**1975.** August 31st the new line "FESCO Gulf Atlantic Line" was opened with the voyage of motor vessel "Gamzat Tsadasa". Having started its work between Hong Kong, Japan and eastern coast of the USA, its operations were expanded very fast and included Singapore, Bangkok, Malaysia, Philippine Islands and such ports in the USA as Houston, New Orleans, Savannah, Baltimore, Philadelphia and New York. Up to eight vessels of "Pula" type with the voyage turnover of 120 days worked on this line.

**1976.** In November the new line "FESCO-Australian Line" between the ports of Japan, Philippines and Australia opened with the voyage of motor vessel "Mikhail Olminsky". The line originally transported non-containerized cargoes and later was reoriented to more perspective container business option.

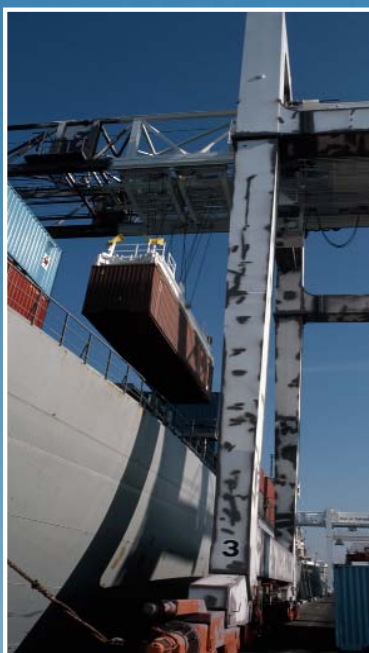




125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

206



Контейнеровоз "Максим Михайлов" у родного причала  
Container carrier "Maxim Mikhailov" in the native moorage



FESCO



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

207



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

208

Europe on the shortest route, in the shortest amount of time, and on the maximum beneficial terms. The terms of this agreement allowed for the interchange of containers between two owners optimizing the movements of container stock, reducing the volume of empty container runs, and discontinuing the practice of transferring cargo from one container into another at ports of loading.

Industry analysts indicate that the foreign trade volumes are expected to double in the near future in countries that represent the Asia-Pacific Region. Total volume of commodity circulating between APR countries and Europe for 2005 is estimated to be USD \$650 billion and is anticipated to increase 25-30% annually. The structure of cargo flow between these two regions is not likely to change significantly in the foreseeable future. It means that a large percentage of the shipped commodities will be comprised of industrial goods requiring high level of handling. This, in turn, would establish a high demand for container shipments. Currently only 1% of this large volume is being transported over Russia, while the main cargo flow between the APR countries and Europe currently moves via the Suez Canal.

Russian Troyka started its business endeavor in times of severe competition with the world's largest transportation companies. It is only natural that leaders in the world transport market are not interested in having one more powerful player amongst them. The management of Russian Troyka is ready for the challenge. The Far Eastern Shipping Company is familiar with the conditions of highly competitive markets. To position itself in the container shipment marketplace, survive competition, and develop rapidly Russian Troyka will have to be a progressive and aggressive company.

Currently, it is technically feasible to move up to 300,000 TEUs over the Trans Siberian Line annually, not taking into account the Baikal and Amur Line. This goal is one of the starting points of Russian Troyka. Shareholders of FESCO PLC and Russian Railways PLC place much more ambitious goals before the company and believe that its main goal is to seek new ventures to increase the annual volume of shipments via the Trans Siberian line up to 1 million containers.

*Офис ОАО "ДВМП" во Владивостоке  
FESCO office in Vladivostok*

страции юридического лица и начала предоставлять клиентам сервис в виде законченного цикла транспортировки грузов между странами АТР и Европы по кратчайшему пути, за кратчайшее время и на максимально выгодных условиях.

По расчетам экспертов, в ближайшие годы в странах Азиатско-Тихоокеанского региона прогнозируется удвоение объема внешней торговли. Общий объем товарооборота между странами АТР и Европой на 2005 год оценивается в 650 миллиардов долларов, и в течение последующих пяти лет ожидается его ежегодное увеличение на 25-30 процентов. При этом структура грузопотока между двумя регионами не претерпит существенных изменений, а это значит, что большая часть перевозок будет, как и сейчас, приходиться на долю промышленных товаров с высокой степенью обработки, что будет определять повышенный спрос на контейнерные перевозки. Но пока на долю российского транзита из этого огромного объема приходится всего лишь около 1 процента, а основной грузопоток между АТР и Европой идет морем.

Свой бизнес "Русская тройка" начала в условиях жесточайшей конкуренции со стороны крупнейших мировых транспортных компаний. Понятно, что в появлении нового мощного игрока лидеры мирового транспортного рынка заинтересованы меньше всего. Но в "Русской тройке" к этому готовы – Дальневосточное морское пароходство всей своей историей приучено действовать в условиях самых жестких конкурентных рынков. Чтобы выжить и закрепиться на рынке, "Русская тройка" должна стать мобильной и агрессивной компанией.

Существующая техническая возможность сквозного транзита по Транссибирской магистрали (не учитывая возможности БАМа) – до 300 тысяч контейнеров в год. Достижение этого рубежа является одной из стартовых задач "Русской тройки". Акционеры – и ОАО "ДВМП", и ОАО "РЖД" – ставят перед компанией куда более амбициозные цели: достичь объема сквозных перевозок по Транссибу в миллион контейнеров в год.







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

209

Это – не фантазии и не стремление к круглым цифрам; это нормальный расчет своего потенциала и реальных возможностей, основанный на уже существующем опыте. Правда, для достижения поставленных целей необходимо найти решение самых острых проблем, тормозящих развитие транзитных перевозок по Транссибирской магистрали. С этого и начала свою деятельность компания.

Одним из тормозящих развитие факторов является дефицит так называемых длиннобазных платформ. Дело в том, что почти весь подвижной состав "РЖД" составляют морально, а порой и физически устаревшие платформы длиной 12 метров – на такую встают два двадцатифутовых или один сорокафутовый контейнер – и 18 метров – три двадцатифутовых или один сорокафутовый и один двадцатифутовый контейнер. Между тем в последнее время все больше и больше грузов перевозится в сорокафутовых контейнерах, а их перевозка обычными платформами обходится дороже, чем на специализированных, куда помещаются сразу два таких контейнера. Исходя из этого, "Русская тройка" приступила к реализации стратегической программы формирования собственного парка высокотехнологичных длиннобазных платформ. Программа предусматривает поэтапное и весьма стремительное наращивание парка собственного подвижного состава. Предполагается, что "Русская тройка" будет оперировать собственным подвижным парком, состоящим из 1100 длиннобазных железнодорожных платформ. Причем выйти на этот уровень компания рассчитывает за предельно короткий отрезок времени – за год-два.

Параллельно пристальное внимание уделяется и формированию собственного контейнерного парка. Предполагается, что в течение весьма сжатого временного отрезка "Русская тройка" сумеет сформировать собственный контейнерный парк, состоящий из 30-35 тысяч контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. И это – огромная цифра. Ведь парк самого ДВМП – крупнейшего контейнерного оператора России – составляет 50 тысяч контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. Понятно, что выполнение столь обширной программы невозможно при опоре исключительно на собственные финансовые ресурсы. Для ее реализации "Русская тройка" планирует привлечь инвестиционные кредиты отечественных и зарубежных банков на сумму порядка 50 миллионов долларов.

Задачи, стоящие перед "Русской тройкой", грандиозны. Компания, начавшая практически с нуля, должна за очень короткий срок времени сформировать свой собственный подвижной состав и контейнерный парк; насытить всю сквозную транспортную магистраль высокими информационными технологиями, позволяющими каждую минуту получать реальную информацию о местонахождении и перемещении того или иного контейнера; обеспечить безусловную сохранность всех принимаемых под ответственность перевозчика грузов.

В пароходстве уверены, что эти задачи будут решены.

This is not wishful thinking but a viable achievement with real potential for operational opportunities based on the company's careful calculations and experience. These opportunities can be reached if the most urgent problems are solved that prevent further development of shipments via the Trans Siberian line.

One of the problems is a lack of so called "long base platforms" i.e. 80' long railcars. The 60' railcars comprise the majority of Russia's current railcar stock. A 60' railcar can fit only one 20' container and one 40' container. Lately more cargo is being transported on the 40' containers. It's more expensive to move a 40' container on a 60' railcar than on the specialized "long base platform". Russian Troyka began to implement their strategic program for creating their own stock of high performing 80' railcars. The program stipulates to increase the stock step by step at a reasonable pace. Idealistically Russian Troyka should own its container stock which would consist of at minimum of 1,100 long base platforms. It plans to reach such results within a year or two.

Along with the acquisition of railcars special attention will be paid to creating their own stock of containers. Russian Troyka will develop its own container stock consisting of 30,000 to 35,000 TEUs for a very limited period of time which is an enormous figure. Currently FESCO, the largest container carrier in Russia, operates with a container stock of 50,000 TEUs. Naturally, the fulfillment of such an extensive program would be impossible without financial support, therefore, Russian Troyka plans to attract Russian and foreign investment creditors and put together a fund of USD \$50 million.

The goals set for Russian Troyka are formidable. The company, starting from ground zero, is to create its own container stock in a very short time period and equip all through-traffic with high-level information technologies which allows movement tracking and as well as determining the current location of every container at any given moment while simultaneously providing for the safety for all cargo within the carrier's responsibility. FESCO is confident that this mission will be accomplished.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

210

# ЛЕДОКОЛЫ НА ВСЕ ВРЕМЕНА ICEBREAKERS OF ALL TIMES

**FESCO**



Ледокол "Адмирал Макаров", 1975 г.  
Icebreaker "Admiral Makarov", 1975

125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

211



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

212

The experience of FESCO's icebreaker captains and crews, their ability to work in the hardest Arctic conditions are quite unique. There is no such thing as a school of ice-navigation, and there are not many complex ice passages in Russia or in the world, and also there is no one in the world with as much experience in navigating the hardest portion of the Arctic – the Eastern sector.

So, for the last fifty years captains of ice-navigation have revealed their skills in all regions with the harshest ice conditions – in Western sector of Arctic (from Tiksi to Rybachi), near the shore of Alaska and in Antarctica. Polar explorers fully understand the power of an icebreaker and the force of Arctic ice, which sometimes is undefeatable.

In the beginning of the 90's the Russian government exempt all Russian icebreaker fleets from privatization. So when the Far Eastern Shipping Company PLC was founded, all icebreakers were removed from the property of the company however, by decision of the Government all icebreakers were left in the operative management of FESCO. The company was responsible for the ice-

*Ледокол "Адмирал Макаров".  
Проводка судов по трассе  
Севморпути  
Icebreaker "Admiral Makarov" is leading  
vessels through the Northern Sea route*

Одним из первых эпизодов начала работы Дальневосточного пароходства в Арктике можно считать рейс, о котором рассказал Валентин Бянкин в своей известной книге "В дальневосточных морях":

"В марте 1911 года правительство России обязало Министерство торговли и промышленности, в ведении которого находился Добровольный флот, организовать пробный рейс в устье реки Колымы. Дальневосточное управление Добровольного флота выделило для этой цели только что купленный пароход "Колыма" (дедвейт 2065 тонн, максимальная осадка около 5 метров, мощность машины 930 сил). 29 июля 1911 года это судно под командованием капитана В. А. Трояна вышло из Владивостока и 1 сентября достигло конечного пункта своего пути – устья реки Колымы, где были выгружены 40 тонн груза, два кунгаса и паровой катер, необходимый местному населению. Так был совершен первый коммерческий рейс на северо-восточную окраину России, положивший начало освоению судами отечественного флота Северного морского пути с востока".

Так был завязан первый узелок в продолжающейся вот уже около века арктической одиссее пароходства. Память и опыт можно запечатлеть в книге – это будет учебник или мемуары; можно отлить в металле – и это будет памятник. Но лучше всего, однако, и то и другое передаются напрямую, от человека к человеку. Тогда это называется преемственность. Полярные капитаны В. А. Троян, П. Г. Милловзоров и К. А. Дублицкий вырастили М. В. Готского и М. Г. Маркова, им на смену пришло поколение Н. Ф. Инюшкина и Ю. К. Хлебникова, следом – пересевшие на дизель-электроходы В. И. Абоносимов, Ю. П. Филичев, В. А. Холоденко, теперь уже новую смену ледокольных капитанов растят Г. И. Антохин, В. К. Ковальчук и С. Г. Захаров. На арктические трассы выходит пятое поколение полярных судоводителей.

Всех ли мы назвали? Конечно, нет. Плеяда прославленных дальневосточных ледокольников значительно шире. Хотя в мире в целом, и в России в частности, ледокольных капитанов меньше, чем космонавтов. И это не просто красивое сравнение. Капитаны-ледокольщики – специалисты совершенно уникальные. И вырастить высококлассного ледового капитана ничуть не быстрее и не дешевле, чем подготовить командира космического корабля.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

213

Опыт ледокольных капитанов и экипажей ДВМП, их умение работать в тяжелейших полярных условиях – совершенно уникальны. Ни в Российской Федерации, да и нигде в мире нет такой ледокольной школы, нет за спиной такого количества сложнейших ледовых проводок. Наконец, ни у кого в мире нет таких знаний о самом трудном участке Арктики – ее Восточном секторе.

За последние полвека ледокольщики ДВМП демонстрировали свое мастерство во всех районах со сложнейшими ледовыми условиями плавания – и в Западном секторе Арктики (от Тикси до Рыбачьего), и у берегов Аляски, и в далекой Антарктиде. Они отлично знают и свою силу, и силу линейных ледоколов, и могучую, слепую

breakers support and navigation of the Eastern sector of the Arctic and iceports of Far Eastern Region.

FESCO management realized quickly the importance of maintaining a fleet for the Russian Far East so the company invested a large sum of money and time to maintain the fleet in perfect condition and modernize it.

Unfortunately in other regions of the state it did not manage to avoid consid-

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1978.** 27 мая под проводкой атомохода "Сибирь" (капитан В. К. Кочетков) вышел из Мурманска дизель-электроход "Капитан Мышевский" (капитан Т. Ф. Кривохижин) с полной загрузкой для строителей Магаданской области. Это было первое трансарктическое плавание с запада на восток за два месяца до начала арктической навигации. Причем курс пролегал севернее традиционной судоходной трассы. Через 15 дней "Капитан Мышевский" был выведен на чистую воду и самостоятельно ушел в Магадан. Ледокол "Ленинград" (капитан В. А. Холоденко) вывел из зоны сжатия и спас 60 судов рыболовного флота в восточной части Охотского моря, в том числе три плавбазы.

**1976-1980.** Вступили в строй 29 новых судов и четыре барже-буксирных состава, в том числе рефрижераторные типа "Николай Коперник", первые балкеры "Художник Федоровский" и "Художник Кустодиев", серия пассажирских судов типа "Любовь Орлова", контейнеровозы типа "Художник Сарьян".

**1979.** Около 40 судов пароходства совершили более 100 снабженческих рейсов в малонаселенные пункты Восточного сектора Арктики, Чукотки, охотско-камчатского, Приморского побережий и Курильских островов. Для обеспечения грузовых операций использовались десятки самоходных барж, тракторов-тягачей, контейнеров-волокуш и угольных грейферов.

Продолжается совершенствование контейнерных перевозок. После длительных переговоров в Сингапуре на верфях Джуронг начато переоборудование судов типа "Пула" в полные ячеистые контейнеровозы. Первый из них – "Иван Котляревский" вышел в сентябре на линию, имея вместимость 700 контейнеров.

По решению правительства на теплоходе "Ольга Андровская" во Вьетнам направляется экспедиция в составе нескольких бригад докеров из портов Владивостока, Находки и Магадана.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1978.** On May 27 electrically-driven motorship "Kapitan Myshevsky" (master T. F. Krivohizhin) with a full load for Magadan region builders left Murmansk steered by the nuclear-powered vessel "Sibir" (master V. K. Kochetkov). It was the first Trans-Arctic sailing from the west to the east, two months prior the beginning of Arctic navigation. The route went northward from the traditional line. In 15 days "Kapitan Myshevsky" was led to clear water and left for Magadan independently. Icebreaker "Leningrad" (master V.A. Holodenko) led from compression zone at the eastern part of the Sea of Okhotsk and saved 60 fishing vessels including three mother ships.

**1976-1980.** 29 new vessels and four barge and tug structures came into operation including refrigerator vessels of "Nikolay Kopernik" type, first bulkers "Khudozhnik Fedorovsky" and "Khudozhnik Kustodiev", some passenger vessels of "Lyubov Orlova" type and container ships of "Khudozhnik Saryan" type.

**1979.** About 40 of the company's vessels made more than 100 supply voyages to sparsely populated locations at the eastern sector of Arctic region, Chukot region, Okhotsk and Kamchatka, Primorye sea-coasts and Kuriles. To support cargo handling, dozens of self-propelled barges, tow tractors, sledge containers and coal grabs were used.

Perfection of container operations continued. After long negotiations in Singapore, re-equipment of "Pula" type vessels into full cell container ships began at the Zhurong shipyards. The first one, "Ivan Kotlyarevsky", was capable to take 700 containers and left for the line in September.

In accordance with the government decision, the expedition consisting of several docker teams from Vladivostok, Nakhodka and Magadan ports left for Vietnam on the motor vessel "Olga Androvskaya".





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

214

erable reduction of their icebreaker fleet so the scope of operation for icebreakers in possession of FESCO expanded significantly. The icebreakers "Ermak" and "Admiral Makarov" were moved from Far East to the Baltics for providing winter navigation services for the city of St. Petersburg as well as for the new oil pipeline in Primorsk. The crews of FESCO brilliantly worked and continue to work in the Baltics.

After top management changed at FESCO, its activities quickly changed in many directions. First, FESCO took part in several tenders which were part of the Sakhalin oil and gas projects. Two of the tenders were conducted by Exxon Neftegas Limited, "Sakhalin-1" operator. FESCO won the opportunity to participate in the project which was primarily due FESCO's Senior Vice-President V.N. Korchanov. The victory did not come easy. The largest shipping companies of the world took part in every tender. The experts agreed that the selection of FESCO for participation in this international consortium indicates the company's competence, conformity with quality standards, and professionalism of its management.

It should be mentioned that the project "Sakhalin-1" is the largest project with an influx of foreign investments to the Russian Federation which consists of resources that total 300 million tons of oil and 485 billion cubic feet of gas. The drilling platform "Orlan" will be involved in these operations. FESCO's contract includes freight for icebreaker services over 5 years plus two optional years.

Seamen and management had to prove their experience and skill in the real world, not just a boardroom or classroom. For example, in 2002 during heavy winter conditions a successful experiment was carried out where the tanker "Aframax", with a dead-weight of more than 100,000 tons was escorted to the port De-Castri, the largest oil-transfer operations are based in this port. Almost every maneuver during the operations was attempted for the first time since tankers with such high dead-weight have never been utilized in this type of an experiment, nor have there ever been such severe winter conditions. What would happen with the metal and the hull? How could the deep-seated icebreaker and such a huge tanker maneuver in the quite shallow Tatar Strait?

силу арктических льдов. Ту самую безумную силу природы, которая порой оказывается неодолимой и время от времени проявляет себя на северных трассах. В новейшей истории компании такое происходило дважды – в октябре 1965 года с теплоходом "Витимлес" и в октябре 1983-го с теплоходом "Нина Сагайдак", которые не удалось спасти даже с помощью мощных линейных ледоколов. Эти уроки – тоже кирпичики того фундамента, на котором базируется огромный и уникальный опыт ледового плавания моряков-дальневосточников.

В начале 90-х годов весь российский ледокольный флот был объявлен имуществом, не подлежащим приватизации, поэтому после создания акционерного общества "Дальневосточное морское пароходство" все ледоколы ДВМП оказались выведенными из структуры предприятия. Вместе с тем, по решению правительства все они были переданы в оперативное управление пароходства. Одновременно на компанию были возложены все обязанности по ледокольному обеспечению и руководству навигационным плаванием судов всех ведомств в Восточном секторе Арктики и замерзающих портах бассейна.

В ДВМП прекрасно понимали значение ледокольного флота для российского Дальнего Востока, поэтому пароходство вкладывало огромные средства в поддержание этого флота в безупречном техническом состоянии и проведение его своевременной модернизации.

К сожалению, в других регионах государству не удалось избежать существенного сокращения своего ледокольного флота, поэтому география работы ледоколов, находившихся в управлении ДВМП, существенно расширилась. Так, ледоколы "Ермак" и "Адмирал Макаров" были переброшены с Дальневосточного бассейна на Балтику для обеспечения зимней навигации на Санкт-Петербург и новый нефтепорт в Приморске. Уходили ледоколы на Балтику с экипажами ДВМП. И там экипажи работали с тем же мастерством, что и у себя дома.

После обновления руководства компании работа с ледокольным флотом была резко активизирована сразу по нескольким направлениям. ДВМП приняло активное участие в тендерах в рамках реализации сахалинских нефтегазовых проектов. И в двух из них, которые проводила компания "Exxon Neftegas Limited" – оператор проекта "Сахалин-1", – пароходство сумело одержать уверенную победу, в чем немалая заслуга первого заместителя генерального директора ОАО "ДВМП" В. Н. Корчанова, руководившего участием пароходства в конкурсах. Дались эти победы непросто. В каждом тендере принимали участие крупнейшие судоходные компании со всего мира. По оценкам специалистов, сам факт того, что выбор пал на Дальневосточное морское пароходство, уже свидетельствует о признании высокого профессионализма компании, грамотного менеджмента, соответствия качества предоставляемых пароходством услуг тем высочайшим стандартам и требованиям, которые предъявляют к своим партнерам по бизнесу участники международного консорциума "Сахалин-1".

Доказывать будущим партнерам свои опыт и мастерство морякам пароходства приходится делом. Так, в 2002 году был блестяще выполнен эксперимент по ледокольной проводке в сложных зимних условиях в порт Де-Кастри – именно здесь разместится крупнейшая база нефтеперевалки – танкера типа "Афрамакс" дедвейтом более 100 тысяч тонн. Практически все, что осуществлялось в ходе этого эксперимента, было впервые: танкеров ледового класса с таким дедвейтом не существует, и прежде в подобных ледовых условиях они не работали. Как поведут себя металл, набор корпуса, насколько





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

215

ко "уютно" будут себя чувствовать глубоко сидящие линейные ледоколы и огромный танкер в весьма мелководном Татарском проливе – на эти и множество других не менее сложных вопросов требовалось найти адекватные ответы. Осуществленный моряками-дальневосточниками эксперимент показал и доказал главное – в предлагаемых условиях навигация и проводка "афрамаксов" возможны в течение круглого года. И важность этого вывода невозможно переоценить. Предполагается, что когда проект "Сахалин-1" заработает в полную силу, танкеры водоизмещением в 100 тысяч тонн будут отходить от нефтяных терминалов Де-Кастри с интенсивностью один раз в три дня. А условия навигации в северной части Татарского пролива таковы, что ледокольное обеспечение в этом районе может быть востребовано до шести месяцев в году – с ноября по май. Именно таким ледокольным обеспечением и будут заниматься здесь мощные линейные ледоколы "Красин" и "Адмирал Макаров". Согласно контракту ледоколы ДВМП будут осуществлять проводку танкеров с сырой нефтью в Татарском проливе в течение как минимум десяти лет – с 2006 по 2016 год. Стоит добавить, что эта работа не помешает решению стоящей перед пароходством главной задачи – обеспечению летней навигации на Чукотку и в Восточную Арктику. По традиционным навигационным срокам выполнение обеих программ четко вписывается в единый график.

Questions such as these required answers.

As a result of this experiment made by Far Eastern seamen, it proved that navigation and guiding of a vessel through ice is possible the entire year under such conditions. It is difficult to convey the significance of this conclusion. When the project Sakhalin-1 will work at its full capacity, tankers with a dead-weight of 100,000 tons will leave the De-Castri terminal every three days. Navigational conditions in the North part of Tatar Strait are as follows: an icebreaker's service will be required for the six month period from November to May. Such navigation will be provided by the powerful liner icebreakers "Krasin" and "Admiral Makarov". According to a signed contract, FESCO icebreakers will assist tankers with crude oil in Tatar Strait for at least 10 years – from 2006 to 2016.

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1980.** Аналогичная экспедиция с докерами из портов, входивших в состав пароходства, направляется в Кампучию на теплоходе "Любовь Орлова".

Указом Президиума Верховного Совета СССР Дальневосточное морское пароходство награждено орденом Октябрьской революции.

**1981.** Ледокол "Адмирал Макаров" (капитан В. И. Абоносимов) принял в порту Нагоя в Японии док грузоподъемностью 100 000 тонн и благополучно доставил его в Чажму.

**1983.** 8 октября раздавлен льдами и затонул в проливе Лонга теплоход "Нина Сагайдак" со снабженческим грузом для пунктов Чукотки.

В продолжение программы развития линейного контейнерного бизнеса открыта линия FNZEL, соединяющая порты Новой Зеландии и Юго-Восточной Азии.

**1985.** Ледокол "Владивосток" (капитан Г. И. Антохин) освободил из ледового плена в Антарктиде дизель-электроход "Михаил Сомов".

**1989.** Высадка высокоширотной станции СП-31 ледокол "Адмирал Макаров" (капитан С. Ф. Решетов) и дизель-электроход "Владимир Арсеньев" (капитан Р. А. Зайнигабдинов). На обратном пути у мыса Барроу спасли из ледового плена стадо китов.

В феврале состоялась учредительная конференция Дальневосточной ассоциации советских морских капитанов, утверждены устав, список первых 264 членов, избран первый президент – капитан М. В. Соболевский.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1980.** A similar expedition with dockers from FESCO ports went to Kampuchea on motor vessel "Lyubov Orlova".

By Decree of the Supreme Soviet of the USSR, FESCO was awarded with Order of the October Revolution.

**1981.** Icebreaker "Admiral Makarov" (master V. I. Abonosimov) with the capacity amounting to 100,000 tons docked in Nagoya Japan, and delivered its cargo safely to Chazhma.

**1983.** October 8th motor vessel "Nina Sagaidak" with supplies for Chukotka locations was crushed by ice and sank in the Long Strait.

FESCO Lines New Zealand Ltd. (FNZEL) connecting ports of New Zealand and Southeast Asia was opened for a linear container business development program.

**1985.** Icebreaker "Vladivostok" (master G. I. Antohin) saved electrically-driven motorship "Mikhail Somov" from an ice trap in Antarctica.

**1989.** The disembarking of the high-altitude station SP-31 of icebreaker "Admiral Makarov" (master S.F. Reshetov) and electrically-driven motorship "Vladimir Arsenyev" (master R. A. Zainigabdinov) took place. They saved a herd of whales from an ice trap at the Point Barrow on their way back.

February 25th constituent conference established the Far-Eastern Association of Soviet Sea Masters. The charter and the list of the first 264 members were approved and the first president, master M. V. Sobolevsky, was elected.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

216

At the request of the U.S. government, liner icebreaker "Krasin" worked at the beginning of 2005 at the American Antarctic station McMurdo. "Vasily Golovnin" (type CAC-8) worked several navigations in Australian Charter. All this proves once again that FESCO's experience allows it to be ranked among other large international companies able to provide this type of exclusive service.

It should be noted that this service won't influence the main task of FESCO – supplying summer navigation to Chukotka and Eastern Arctic. Providing both services clearly fits within its schedule.

Signing long-term time-charter agreements with a foreign charterer and with Federal Agencies allows FESCO not only to plan the employment of icebreakers in the future, but also ensure work load for its subsidiary, "Slavyanski Shipyard", which has already repaired a large number of icebreakers.

Victory in the second tender also had fundamental importance. FESCO gained the right to supply the drilling platform "Orlan" on Sakhalin Island, in the Sea of Okhotsk, year-round. Roughly 10 companies took part in this tender but participants of the consortium Sakhalin-1 gave preference to FESCO as a company which has previous successful experience for Arctic voyages in the Far Eastern region and possesses all necessary resources.

As a result of the second tender victory, in August 2003, FESCO made a major decision for its shipbuilding program concerning the Finish Shipyards "Kvaerner Masa-Yards Inc." The contract with the ship-yard consists of building a unique supply vessel of the ice-class with the name "FESCO Sakhalin". It not only is the most expensive shipbuilding contract in the history of the company, but "FESCO Sakhalin" also is considered to be the most expensive vessel in Russia.

The year-round support for the platform "Orlan" includes delivery of provisions, construction materials, fuel, equipment required for drilling and oil produc-

tion. Подписание долгосрочного тайм-чартерного контракта с иностранным фрахтователем и договора с федеральными агентствами позволяет сегодня пароходству не только планировать занятость ледоколов на серьезную перспективу, но и обеспечить загрузкой свое дочернее предприятие ОАО "Славянский судоремонтный завод" (генеральный директор В. И. Алексеев), которое имеет огромный опыт в ремонте линейных ледоколов.

Принципиальной и знаковой стала для судоходной компании победа в тендере на право круглогодичного обслуживания буровой платформы "Орлан" на сахалинском шельфе в Охотском море. В этом тендере участвовали крупнейшие мировые судоходные компании, однако предпочтение участники консорциума "Сахалин-1" отдали именно Дальневосточному морскому пароходству как компании, имеющей самый богатый опыт осуществления ледовых операций на Дальнем Востоке и располагающей всеми необходимыми ресурсами для реализации проекта.

Стоит напомнить, что проект "Сахалин-1", являющийся крупнейшим в Российской Федерации по привлечению прямых иностранных инвестиций, предполагает разработку месторождений, чьи разведанные запасы составляют более 300 миллионов тонн нефти и 485 миллиардов кубических метров газа. На этих место-



*Обеспечение морских буровых платформ – завтрашний день компании  
Supplying sea drilling platforms is part of the company's strategic plan*





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

217

рождениях и будет задействована буровая платформа "Орлан". Заключенный контракт включает фрахт специального судна ледокольного класса сроком на пять лет плюс два периода по два года в опционе.

Сразу после получения известия о победе в тендере на финской судостроительной верфи "Kvaerner Masa-Yards Inc." в августе 2003 года был заключен контракт на сооружение уникального судна-снабженца ледокольного типа, получившего название "FESCO Сахалин". Это не только самый дорогой судостроительный проект в истории компании. "FESCO Сахалин" смело можно назвать самым дорогим судном гражданского флота России.

Круглогодичное обслуживание платформы "Орлан" включает доставку на нее строительных материалов, топлива, провизии и оборудования, необходимого для бурения и добычи нефти, ледокольное обеспечение и защиту платформы от ледяных полей, постоянное дежурство в качестве судна-спасателя, способного одновременно принять на борт весь рабочий штат платформы – не менее 150 человек; борьбу с пожарами, разливами нефти и нефтепродуктов.

С учетом этих и целого ряда других требований в качестве базовой концепции судна был принят проект IBSV (Icebreaking Supply and Stand-by Vessel), разработанный непосредственно на финской верфи совместно со специалистами ОАО "ДВМП" и одобренный представителями "Exxon Neftegaz Limited".

Судно обладает абсолютно уникальными характеристиками. При достаточно небольших размерах (длина 99,9 метра) судно насыщено суперсовременными техническими новинками. "FESCO Сахалин" – ледокол-снабженец, способный преодолевать сплошной лед толщиной в полтора метра при движении как носом, так и кормой. Уни-

tion, icebreaking support and protection of the platform from ice-rinks. Protecting the platform from ice, rescuing, transporting all platform staff of over 150 people, and controlling fire and oil spills are some of the duties of the "FESCO Sakhalin".

These duties were accepted as the main concept for the Icebreaking Supply and Stand-by Vessel (IBSV) project, which was jointly developed at Finish shipyard and was approved by representatives of Exxon Neftegaz Limited.

This supply vessel possesses very unique characteristics. In spite of its moderate size (99.9 meters in length) the vessel will be equipped with state-of-the-art technical innovations.

"FESCO-Sakhalin" is a supply vessel of ice-class which can plow through 1.5 meters of ice, both forward and in

*Новый проект ДВМП. Судно-  
снабженец ледового класса  
"FESCO-Sakhalin"*

*A new project of FESCO – Icebreaker  
supply vessel "FESCO-Sakhalin"*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

218

reverse. The supply vessel is also unique in the fact that she hasn't any steering-wheel to guide the propeller-rudder steering set like all other vessels. Instead, the "FESCO-Sakhalin" is operated by two azimuth propulsion motors or azipods with the power of 6.5 megawatts each. They turn in a circle by two maneuvering propulsion devises. It allows the vessel to operate in any direction possible by utilizing a computer joystick-like Dynamic Position System (DPS).

The need for such complicated technology is that the supply vessel of this ice-class will carry out all tasks to ensure the uninterrupted supply of "Orlan" and avoid mooring at this drilling platform. The vessel connects to the platform via technological hoses, the first is for cement, a second for diesel oil, the third water, and the forth receives waste products from the platform. The distance between the platform and vessel is maintained at 17 meters. At the same time the DPS works synchronously and systemat-

*Ледокол "Магадан" осуществляет буксировочную операцию  
Icebreaker "Magadan" carries out a towing operation*

кость снабженца еще и в том, что у него нет... руля – той винторулевой группы, что существует у каждого судна в его традиционном представлении. Вместо этого "FESCO Сахалин" оснащен двумя азимутальными движителями – азиподами, каждый мощностью 6,5 мегаватт, которые вращаются на 360 градусов, и двумя подруливающими устройствами. Управление движением такого судна – в любом направлении – осуществляется не традиционным штурвалом, а компьютерной системой динамического позиционирования.

Необходимость применения столь сложных технологических решений состоит в первую очередь в том, что все задачи по обеспечению бесперебойной деятельности "Орлана" ледокол-снабженец решает, не швартуясь (!) к буровой платформе. Судно связывается с платформой только технологическими шлангами; по одному идет, допустим, цемент, по другому – дизельное топливо, по третьему – вода, а по четвертому принимаются от буровой отходы. Перманентная дистанция между двумя самостоятельными объектами при этом – 17 метров. И все это время система динамического позиционирования, синхронизированная с системой спутниковой навигации, позволяет удерживать "FESCO Сахалин" на одном месте. Плюс ко всему судно оборудовано лазерным радаром, на котором задается требуемое расстояние до указанного объекта. Одновременное управление всем этим комплексом, больше похожим на орбитальную станцию, нежели на ледокол, осуществляется компьютерной системой, которая просчитывает и учитывает абсолютно все колебательные моменты, включая и вертикальные перемещения судна на морской волне.

Представьте себе стеклянный или хрустальный шарик, пляшущий на произвольной струе фонтана. А теперь попробуйте рассчитать все его движения. Приблизительно такая задача стояла и перед проектировщиками и строителями "FESCO Сахалина"...

И управление таким судном, и осуществление перегрузочных работ в "бесшвартовом" варианте, и постоянная готовность к немедленному проведению спасательных работ и природоохранных





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

219

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**1992.** 23 сентября состоялась конференция трудового коллектива пароходства. Из государственного предприятия оно стало открытым акционерным обществом "Дальневосточное морское пароходство".

**1993.** Начала работу линия FANAL между портами Австралии и северо-западного побережья США тремя судами типа CA-15. Линия быстро завоевала авторитет и привлекательность среди многочисленных клиентов, по мере строительства судов-контейнеровозов была конвертирована в контейнерный вариант с еженедельным сервисом и добавлением заходов в порты Новой Зеландии и Полинезии.

**1995.** Организована и начала работу первая собственная агентская компания ДВМП за рубежом – FESCO Lines Australia Ltd. с офисами в Сиднее, Мельбурне и Брисбене.

**1997.** Организованы и начали работу собственные агентские компании ДВМП в Новой Зеландии FESCO Lines New Zealand Ltd. и в Гонконге FESCO Lines Hong Kong Ltd.

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1992.** September 23rd conference of FESCO team took place. The company reorganized to become the Open Joint-Stock Company "Far-Eastern Shipping Company" from state enterprise.

**1993.** FESCO Australia North America Line (FANAL) with three vessels of CA-15 type began working between the ports of Australia and northwest coast of USA. The line gained prestige and appeal among numerous clients soon after. As the container ships were built, the line was converted into container variant with weekly service adding calls to the ports of New Zealand and Polynesia.

**1995.** The first FESCO agency abroad, FESCO Lines Australia Ltd. (FLA) with the offices in Sydney, Melbourne and Brisbane was organized and began its work.

**1997.** FESCO added two more agencies abroad, FESCO Lines New Zealand Ltd. in New Zealand and FESCO Lines Hong Kong Ltd. in Hong Kong.

мероприятий – все это требует от экипажа не только изначальной высокой профессиональной подготовки, но и продолжительного и весьма насыщенного специального обучения. Штурманы в течение длительного времени осваивали системы динамического позиционирования на специальном тренажере в Норвегии. Механики прошли специальные курсы на заводе изготовителей "Вяртсиля". По окончании теоретического курса "ученики" проходили стажировку на подобном судне, обеспечивающем буровую платформу в Северном море.

Понятно, что за победами в двух сахалинских тендерах стояла не только репутация Дальневосточного морского пароходства как современной и технологичной судоходной компании, но и огромный и поистине уникальный ледокольный опыт предыдущих поколений. Опыт, который не пропал, который работал и работает на будущее. Этот опыт был оценен не только крупнейшими западными компаниями, но и правительствами ряда стран.

Так, по просьбе правительства США линейный ледокол "Красин" (капитан В. К. Ковальчук) в начале 2005 года выполнил срочную операцию по проводке в сложных ледовых условиях судов-снабженцев и обеспечил нормальную зимовку американской антарктической станции "Мак-Мердо"; дизель-электроход усиленного ледового класса "Василий Головин" (типа САС-8) с 2003 года несколько навигаций работал во фрахте правительства Австралии, обеспечивая смену зимовщиков на австралийских антарктических станциях.

Все это еще раз доказывает: имеющийся у ДВМП опыт позволяет поставить пароходство в число компаний, способных предоставлять совершенно эксклюзивный сервис. И таких компаний в мире немного.

ically with a satellite navigation system which will keep the "FESCO Sakhalin" from changing position. The vessel is also equipped with a laser radio locator which helps to maintain the necessary distance. Remote control is done through a computer system which takes into consideration all oscillatory movements of the vessel including wave action.

The vessel's task is as follows: to sail the super-technological vessel, fulfill transfer of products without mooring, be ready for rescue operations and nature-conservative measures. All these acts require a crew that has undergone special training. This crew has trained using special simulators in Norway as well as taking courses at the vessel's factory – "Vyartsil". There is also a probationary period onboard the supply vessel that is supplying the drilling platform in the North Sea.

FESCO won two Sakhalin tenders not only because of the company's image but also due to the unique experience in ice-breaking achievement. This achievement benefits the future.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

220

БЕЗОПАСНОСТЬ  
И КАЧЕСТВО  
SAFETY AND QUALITY





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

221



## CERTIFICATE OF REGISTRATION FAR-EASTERN SHIPPING COMPANY PLC.

15, Aleutskaya Str., Vladivostok, 690990, Russian Federation

Environmental Management

The registration covers the Environmental Management System for the facilities including trampler / bulk, general cargo, vehicle and passengers shipments; icebreaking services and icebreaking piloting; port and ocean towage operations; supplying of sea platforms and Marine services.

SAI Global Certification Services Pty Ltd (ACN 108 716 669) 286 Sussex Street Sydney NSW 2000 Australia with SAI Global Limited ("SAI Global") and subject to the SAI Global Terms and Conditions for Certification. While all due care and skill was exercised in carrying out this assessment, SAI Global accepts responsibility only for proven negligence. This certificate remains the property of SAI Global and must be returned to SAI Global upon its request.

Certificate Issue

*Alex Ezrakhovich*  
Alex Ezrakhovich  
General Manager Certification  
for and on behalf of  
SAI Global



## CERTIFICATE OF REGISTRATION FAR-EASTERN SHIPPING COMPANY PLC.

15, Aleutskaya Str., Vladivostok, 690990, Russian Federation

complies with the requirements of

**AS/NZS ISO 9001:2000**

Quality management systems - Requirements

for the following capability

The registration covers the Quality Management System for the provision of shipping industry services and facilities including trampler / bulk, general cargo, vehicle and passengers shipments, liner/containerized cargo and sea platforms and Marine services.

SAI Global Certification Services Pty Ltd (ACN 108 716 669) 286 Sussex Street Sydney NSW 2000 Australia with SAI Global Limited ("SAI Global") and subject to the SAI Global Terms and Conditions for Certification. While all due care and skill was exercised in carrying out this assessment, SAI Global accepts responsibility only for proven negligence. This certificate remains the property of SAI Global and must be returned to SAI Global upon its request.

Registered by:

Certificate No.: OEC20883  
Issue Date: 12 April 2005

Certified Date: 12 November 2003  
Expiry Date: 11 November 2006

*Alex Ezrakhovich*  
Alex Ezrakhovich  
General Manager Certification  
for and on behalf of  
SAI Global

*J. K. ...*  
Authorized Local Signatory, SAI Global



## CERTIFICATE OF REGISTRATION FAR-EASTERN SHIPPING COMPANY PLC.

15, Aleutskaya Str., Vladivostok, 690990, Russian Federation

complies with the requirements of

**OHSAS 18001**

Occupational health and safety management systems

The registration covers the Occupational Health and Safety Management System for the facilities including trampler / bulk, general cargo, vehicle and passengers shipments; icebreaking services and icebreaking piloting; port and ocean towage operations; supplying of sea platforms and Marine services.

SAI Global Certification Services Pty Ltd (ACN 108 716 669) 286 Sussex Street Sydney NSW 2000 Australia with SAI Global Limited ("SAI Global") and subject to the SAI Global Terms and Conditions for Certification. While all due care and skill was exercised in carrying out this assessment, SAI Global accepts responsibility only for proven negligence. This certificate remains the property of SAI Global and must be returned to SAI Global upon its request.

Certificate No.: OHS20175  
Issue Date: 14 April 2005

*Alex Ezrakhovich*  
Alex Ezrakhovich  
General Manager Certification  
for and on behalf of  
SAI Global





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

222

At FESCO quality and safety parameters have always been taken seriously as labor at sea is very dangerous. No matter how modern technology is or how perfect meteorological forecasts are, the ocean is always unpredictable.

The halo of heroism and romanticism associated with the profession of a sailor is being replaced to some extent with technology. As to safety, it is one of the basic principles and the object of careful attention of all powerful international organizations. The level of responsibility for safety has considerably risen. At present, every shipping company that has violated established safety standards can be blackballed at any port in the entire world. FESCO always pays careful attention to navigational safety and labor protection. Recently direct interrelations between these two concepts and the importance of quality have become apparent.

The significance of creating a control system for the fulfillment of these principles was so clear that in 2003 FESCO top management began to develop, apply, and certify an Integrated Management Control System (IMCS). IMCS joins and integrates four systems of management:

- Safety according the International Code of Safety Management (ICSM)
- Quality according to the requirements of ISO 9001:2000
- Ecological according to the requirements of ISO 14001:2004
- Occupational health and safety according to the requirements of RF Labor Code and OHSAS 18001:1999 international specification

One of the basic documents of IMCS is the safety, quality and environmental protection policies of the company. This document aims to be utilized daily by every employee of the company. The document has two basic elements: a unified and systematic approach to the issues of safety, quality and environmental protection and the responsibility of every employee to implement the policy.

Ключевые принципы деятельности морской судоходной компании можно в концентрированном виде выразить двумя словами: БЕЗОПАСНОСТЬ И КАЧЕСТВО. Приоритеты эти родились, конечно же, не сегодня. За безопасность мореплавания человечество бьется столько, сколько существует само мореплавание. Аналогичным образом обстоит дело и с качеством морских перевозок, предоставленных клиентам услуг.

Во все времена морской труд изначально и по определению относился к категории опасных. Какими бы суперсовременными ни были технические решения, как бы ни были точны метеорологические прогнозы, океан остается в первую очередь именно стихией. И потому знающие специфику морской профессии люди никогда не желают морякам скорого возвращения домой, а желают – счастливого возвращения.

Тем не менее будет честным признать, что героизм и романтика, в былые времена окутывавшие профессию моряка, в последние десятилетия уступили место – как и во многих других видах деятельности – технологиям. Безопасность мореплавания стала объектом пристального внимания самых авторитетных международных организаций. А уровень ответственности в этой области вырос настолько, что любая судоходная компания, нарушающая или просто не успевшая выполнить установленные стандарты, может быть подвергнута остракизму практически в любом порту мира. Принципиальность мирового морского сообщества в этих вопросах в комментариях не нуждается.

В Дальневосточном морском пароходстве безопасности мореплавания и охране труда всегда уделялось огромное внимание. Однако в последние годы рельефно выявилась прямая взаимосвязь этих понятий с понятием качества. Яснее стала необходимость системного подхода, проступило стратегическое значение увязанных между собой принципов для радикального обновления критериев оценки деятельности всех подразделений компании.

Важность создания системы контроля за выполнением этих принципов оказалась столь очевидной, что в 2003 году руководством ОАО "ДВМП" было принято решение о поэтапной разработке Интегрированной Системы Управления (ИСУ). Ее внедрением и сертификацией занимается в пароходстве возглавляемый Н. И. Кучиным Департамент безопасности и качества.

В ИСУ объединяются и интегрируются четыре системы управления, а именно:

- Система управления безопасностью в соответствии с Международным кодексом управления безопасностью (МКУБ),
- Система менеджмента качества в соответствии с требованиями МС ИСО 9001:2000,
- Система экологического менеджмента в соответствии с требованиями МС ИСО 14001:2004,
- Система управления охраной труда и здоровьем персонала в соответствии с требованиями российского законодательства и международной спецификации OHSAS 18001:1999.

Одним из основополагающих документов ИСУ является "Политика компании в области безопасности, качества и охраны окружающей среды". Этот небольшой, но емкий документ призван стать повседневным руководством к действию для каждого работника компании. После его принятия подход к



решению вопросов безопасности, качества и охраны окружающей среды становится единым и системным, а ответственность за проведение в жизнь политики качества возлагается на каждого сотрудника компании.

## ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ, КАЧЕСТВА И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Успешная деятельность Компании непосредственно зависит от степени удовлетворенности клиентов предоставляемыми услугами по перевозке грузов морем и выполнения обязательных норм и правил международных и национальных стандартов по безопасному управлению судами; охраны окружающей среды; охраны жизни и здоровья работников компании, постоянного повышения качества предоставляемых услуг и общественной значимости Компании на рынке.

ОАО "Дальневосточное морское пароходство" требует от всех работников выполнения требований Системы менеджмента качества, Системы управления безопасностью, Системы экологического менеджмента и Системы менеджмента профессиональной безопасностью и охраной труда. Кроме того, высшее руководство компании несет ответственность за разработку и внедрение Интегрированной системы управления безопасностью, качеством и охраной окружающей среды (ИСУ), в соответствии с международными стандартами.

ОАО "Дальневосточное морское пароходство" устанавливает следующие приоритетные задачи:

- Постоянное стремление обеспечить реальные и растущие потребности клиентов, предупреждая возможные несоответствия и претензии на всех стадиях перевозочного процесса
- Обеспечение безопасности на море, включая безопасность судов, груза и собственности
- Квалифицированное, рентабельное управление флотом компании
- Всегда и при любых обстоятельствах защищать здоровье и безопасность работников компании
- Вести активную работу по предупреждению несчастных случаев и происшествий, а также в любое время быть готовым к действиям по устранению того или иного несоответствия в части ИСУ
- Обеспечить все подразделения компании необходимой документацией по ИСУ с целью эффективного выполнения возложенных на них задач и функций, а также эффективного использования Системы управления для удовлетворения требований клиентов
- Осуществлять мониторинг, оценку и постоянно улучшать выполнение требований ИСУ посредством определения действующих стандартов, обучения, анализа и аудита
- Постоянное стремление минимизировать неблагоприятное воздействие на окружающую среду путем рационального использования природных ресурсов, а также применения производственных технологий с минимальным количеством отходов и вредных выбросов
- Требовать от работников, поставщиков и деловых партнеров компании знания норм по безопасности и охране окружающей среды

## SAFETY, QUALITY AND ENVIRONMENT PROTECTION POLICY

The company's successful activity directly depends on the following elements:

- customer satisfaction of shipping services
- fulfillment of national and international standards of navigation safety rules
- environment protection
- occupational health and safety management
- improvement the quality of service
- social value of the company

Every FESCO employee has to fulfill the requirements of these four systems. Moreover, top management of the company is responsible for the continued development and implementation of these systems according to international standards.

These standards have been developed by the International Organization for Standardization, otherwise known as ISO. Delegates from 25 countries met in 1946 to create an international organization, whose objective would be "to facilitate the international coordination and unification of industrial standards". They agreed on specifications and criteria to be applied consistently in a number of areas one of them being the provision of services. In this way, International Standards provide a referenced framework, or a common technological language, between suppliers and their customers – which facilitates trade and the transfer of technology.

FESCO PLC priorities:

- Permanent endeavor to meet actual and growing requirements of customers, to prevent possible discrepancies and claims at every stage of shipment
- Provide safety at sea for vessels, cargo and property
- Provide qualified and rational fleet management
- Provide occupational health and safety management



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

# 223





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

224

- Prevent accidents and incidents, resolving non-compliance with IMCS

- Provide all departments of the company with IMCS documentation to effectively meet their responsibilities and use the management system to meet customer requirements

- Provide monitoring and improvement of IMCS requirements by determining standards, training, analysis and audit for the standards implemented

- Impact any mitigation by rational use of natural, low and non-waste technologies

- Adhere to safety regulations and environment protection by all employees, suppliers and partners

- Communicate with the third parties and ensure their fulfillment of safety, quality and environment protection policy

To meet these priorities FESCO PLC top management provides:

- Development and support of IMCS to provide its conformity to the conventions, codes, rules, instructions and standards recommended by international organizations, flag states, and classification societies

- Use of process-oriented management techniques to add value to services and to provide satisfaction of personnel demands, shareholders interest and social demands, including:

- Safe fleet operation, organizing and maintenance of safety work environment and recreation of ship and shore personnel

- Mitigating possible risks and developing methods of protection

- Provide emergency training, environment protection, and prevention of property damage

- Hire qualified staff for FESCO vessels

- Personnel management policy: planning of career development, additional training, and motivation

- Ensure staff adheres to policies and standards

- Maintenance of respectable exterior and technical condition of FESCO vessels, skill operation, and prevention of substandard vessels operation

- Свободно общаться со всеми заинтересованными лицами и обеспечивать понимание и выполнение ими политики в области безопасности, качества и охраны окружающей среды.

Для достижения установленных задач руководство ОАО "Дальневосточное морское пароходство" ставит своей целью:

- поддержание и развитие Интегрированной системы управления с целью ее соответствия обязательным конвенциям, кодексам, правилам, инструкциям и стандартам, рекомендованным соответствующими международными организациями, правительствами флагов судов компании, классификационными обществами

- применение процессно-ориентированного менеджмента для получения дополнительной ценности услуг, чтобы обеспечить удовлетворение запросов персонала, интересов акционеров и требований Общества, в том числе:

- обеспечение безопасной практики эксплуатации судов, создание и поддержание безопасных для людей условий труда и отдыха на флоте и на береговых предприятиях;

- обеспечение выявления возможных рисков и выработка способов защиты от них;

- обеспечение подготовленности к предотвращению аварийных ситуаций в части эксплуатации судов, защиты окружающей среды, предупреждения повреждений собственности;

- использование на судах компании только квалифицированного персонала;

- проведение политики закрепления кадров путем планирования их карьерного продвижения, переподготовки, обучения и мотивации труда;

- мотивацию приверженности персонала в части следования международным стандартам в области безопасности мореплавания, охраны окружающей среды, охраны труда и требований Системы менеджмента качества;

- поддержание достойного внешнего вида и технического состояния судов компании и их эффективной и грамотной эксплуатации, недопущение к эксплуатации субстандартных судов;

- предотвращение употребления на судах спиртных напитков и появления на судне в нетрезвом виде;

- предотвращение распространения и использования на судах любых видов наркотиков, кроме случаев болезней, в ограниченных дозах и на определенный период только по предписанию врача и под надзором капитана.

- разработку и внедрение передовых технологий для обеспечения более эффективного и безопасного управления флотом компании в свете требований ИСУ;

- внедрение и совершенствование способов и методов оценки и контроля предоставления услуг клиентам, используя полученные данные для улучшения качества услуги, предоставленной клиентам;

- ориентация на взаимовыгодное и заинтересованное сотрудничество с партнерами, обеспечивающими работоспособное и безопасное состояние судов, надлежащую компетентность моряков и берегового персонала, согласованность основных производственных и вспомогательных процессов, влияющих на конечное качество услуг, руководствуясь принципом системного подхода.

Обеспечение безопасности, предотвращение несчастных случаев, сохранение жизни людей и охрана окружающей среды являются приоритетной и основной обязанностью каждого ее работника.







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

225

Политика в области безопасности, качества и охраны окружающей среды обязательна для каждого сотрудника ОАО "ДВМП" на всех уровнях управления компании.

Приведенный документ не расширяет задачи, он их систематизирует и постулирует. Потому что на каждом направлении деятельности, на каждом уровне управления и в каждом экипаже есть своя программа, реализация которой и призвана обеспечить конкретное воплощение принципов безопасности и качества в каждом элементе работы.

Формулируя и внедряя "Политику компании", руководство ОАО "ДВМП" исходит из простых и ясных критериев: чтобы быть конкурентоспособным на мировом рынке, чтобы полноценно участвовать в крупных интернациональных проектах и в международном разделении труда, необходимо соответствовать и требованиям рынка, и высочайшим стандартам в самых разных областях. А устанавливает эти стандарты мировое морское сообщество совместными усилиями.

Так, в области безопасности мореплавания единые международные требования определяются документом, который любой моряк или специалист в области судоходства знает, как МКУБ – Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения. При этом сам МКУБ входит отдельной главой в СОЛАС 74/83 – Конвенцию по

– Prevent the consumption of alcohol on-board or arrival for work intoxicated

– Prevent drug distribution and/or drug-use on-board vessels, except in cases of illness, but only in limited dosage for a defined period dispensed by medical personnel under the master's awareness

– Introduction of innovative and advanced technologies to provide efficient and safe fleet operation

– Implementation of services enhancement and control methods, use of these data for quality improvement.

– Mutually profitable partnership providing operable and safety conditions of the vessels, shore staff and crewmembers competence, concurrence of basic operating and supportive processes that influence on quality of services.

## Хроника

*Из истории русского мореплавания на Тихом океане*

**1999.** Завершена процедура выкупа у партнеров агентских структур в США и Канаде с включением компании FESCO Agencies N.A. Inc. в сеть агентских компаний ДВМП.

Пароходство начало перевозки рефрижераторных грузов на судах контейнерных линий в собственных рефрижераторных контейнерах, существенно расширив горизонты развития бизнеса и качество сервиса.

Ледокол "Адмирал Макаров" (капитан В. А. Холоденко) провел уникальную операцию по буксировке плавдока 20 000 тонн из Петропавловска-Камчатского через льды Северо-Западного прохода Канадской Арктики на Багамские острова. Это было впервые за 400-летнюю историю Северо-Западного прохода.

**2002.** После 10 лет хождения пакетов акций компании среди различных, в том числе и иностранных акционеров, 62 процента акций пароходства аккумулировали представители крупного российского бизнеса – группа компаний "Промышленные инвесторы". В ОАО "ДВМП" пришел стратегический инвестор.

ОАО "ДВМП" признано победителем в тендере компании Exxon Neftegas Ltd. на ледокольное и грузовое обеспечение нефтяных платформ на шельфе Сахалина со строительством уникального судна-снабжения ледокольного типа для долгосрочного чартера.

*From history of Russian navigation at the Pacific Ocean*

## Chronicle

**1999.** FESCO completed the buyout of FESCO Agencies N.A. (USA) as well as a Canadian agency from their respective shareholders which were added to the network of FESCO agency companies.

The company started refrigerated cargo services on the vessels of containerized lines utilizing the company's own refrigerated containers (reefers) and thus essentially expanded horizons of business development and quality of service.

Icebreaker "Admiral Makarov" (master V.A. Holodenko) conducted a unique operation concerning towage of a 20,000 ton floating dock from Petropavlovsk-Kamchatski through the ice of the Northwest passage of Canadian Arctic to the Bahamas. This happened for the first time in a 400-year history of the Northwest passage.

**2002.** FESCO shares were in circulation among different shareholders including foreign ones for 10 years. About 62% of FESCO shares have been accumulated by the representatives of large Russian business, the group of companies called "Industrial investors", and FESCO got a strategic investor.

"Far-Eastern Shipping Company" PLC was recognized as the winner of the tender made by Exxon Neftegas Ltd. for icebreaking and cargo support of oil platforms at the Sakhalin shelf with the construction of the unique supply of ice-breaking vessel for long-term chartering.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

Морской паром "Русь"  
Sea ferry "Rus"

FESCO  
125 years strong

226



FESCO



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

227



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

228

Quality safety, protection of environment and the conservation of life is a mandatory responsibility for every FESCO employee.

Policy does not specify tasks, but the IMCS document systematizes and proposes them. That's why every line of activity, every level of management, and each crew has their own program that aims to objectify safety and quality principles. FESCO's top management is seeking to meet market demands and has set high standards to be competitive in the world market, participate in international projects and international division of labor. These standards are set by the International Marine society.

In accordance with the objectives, the company implemented a Safety Management System (SMS) providing a system of actions aimed at the prevention of accidents. It does not mean accident management but it provides for accident prevention.

Occupational Health and Safety Management System (OHSAS) works in conjunction with IMCS. Under a col-

ллекции человеческой жизни на море. Мировая морская общественность поставила перед собой соответствующие задачи и создала жизнеспособный механизм для достижения целого ряда целей: сохранения человеческой жизни, предотвращения загрязнения окружающей среды, борьбы с субстандартным судостроением.

В рамках этих задач в компании внедрена собственная Система Управления Безопасностью (СУБ), которая предусматривает систему мероприятий, главная цель которых – предотвращение любых аварийных ситуаций. Не преодоление их последствий, а в первую очередь – предотвращение.

Моряки знают: практически любая авария зарождается в порту. Накопленный опыт подсказывает, что причин может быть множество и они могут быть самыми разными, но в подавляющем большинстве случаев они группируются по трем основным направлениям: нарушение технологии загрузки судна, технологии крепления грузов; недостаточно качественное техническое состояние судна; низкая квалификация кадров, невысокий профессионализм. Как правило, это основные причины, которые способны привести к неприятностям для судовладельца.

Четко отработанная Система Управления Безопасностью позволяет контролировать все факторы, влияющие на безопасность на любой стадии их развития.

Неверно думать, что контролем и обеспечением безопасности занимаются только специально для этого созданные подразделения компании. Да, их роль, безусловно, ведущая и главенствующая. Однако вместе с ними (и не параллельно, а в жесткой взаимосвязи) действуют все структурные подразделения ОАО "ДВМП" и весь персонал. В соответствии с профильным направлением каждый обязан вносить свою лепту в высокоэф-

## Хроника

*Из истории русского  
мореплавания на Тихом океане*

**2003.** Начало работы компании FESCO Logistic с офисом в Москве и расширение собственных линейных контейнерных перевозок на европейскую часть России.

Создание собственной железнодорожной операторской компании "Дальрефтранс" и начало перевозок между Владивостоком и Москвой на оборудованных фитинговых платформах.

**2004.** Стратегическое решение ОАО "ДВМП" и ОАО "РЖД" о создании совместной железнодорожной компании "Русская тройка" по перевозке контейнеров по Транссибирской железнодорожной магистрали.

**2005.** Ледокол "Красин" выполняет срочную операцию по проводке в тяжелых льдах моря Росса судов-снабженцев и обеспечивает нормальную зимовку американской антарктической станции "Мак-Мердо".

В состав флота ОАО "ДВМП" вошло уникальное ледокольное судно-снабженец "FESCO Sakhalin", положено начало реальному участию компании в проекте "Сахалин-1".

*From history of Russian navigation at  
the Pacific Ocean*

## Chronicle

**2003.** FESCO Logistics began its work. Expansion of the company's own linear container carriages to the European part of Russia has begun.

Creation of the company's own railway operating company "Dalreftrans" began operations between Vladivostok and Moscow with fitting platforms.

**2004.** FESCO PLC and Russian Railways PLC created the transport and logistic company "Russian Troyka" for container carriage along the Trans-Siberian Railway.

**2005.** Icebreaker "Krasin" saved American Antarctic station "Mac-Merdo" from evacuation by enabling steerage of a tanker and a supply vessel in heavy ice conditions in the Ross Sea.

Unique icebreaking supply vessel "FESCO Sakhalin" was included in the structure of FESCO PLC fleet. Actual participation of the company in "Sakhalin-1" project began.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

229

фективную, но вместе с тем безопасную и качественную эксплуатацию флота и берегового оборудования.

В рамках ИСУ работает и Система Управления Охраной Труда (СУОТ), требующая: каждое рабочее место – и в море, и на берегу – должно быть сертифицировано на предмет безопасности и охраны здоровья и жизни работника.

Это то, что можно назвать внутренним контролем. Эффективность его, однако, значительно повышается за счет постоянного и активного взаимодействия с контролем внешним, в котором, в свою очередь, можно вычлениить две основные составляющие – национальные (Администрации флага) и международные структуры.

От имени Администраций флага постоянный, системный контроль Системы Управления Безопасностью, технического состояния судов, спасательных средств, отдельных вопросов профессиональной подготовки экипажей ведут Признанные организации – Классификационные общества. Любые их замечания тщательно систематизируются и анализируются. Каждый элемент малейшего несоответствия расписывается по соответствующим службам, при этом устранение выявленных несоответствий ставится на жесткий контроль. Учет здесь весьма строгий. Крайне важным представляется и тот факт, что всякое поступающее замечание воспринимается не с раздражением и неприятием; главным является принципиальное осознание полезности контроля со стороны надзорных органов, важности получаемой от них информации, которую всегда можно использовать с целью повышения безопасности мореплавания, профессиональной безопасности и качества результатов работы.

Усилия, предпринимаемые для повышения безопасности, многовекторны; одно из них – постоянное пополнение флота новейшими техническими средствами, призванными обеспечить безопасность мореплавания. Так, несколько лет назад на судах пароходства началась установка так называемых "черных ящиков". Эти устройства, работающие по тому же принципу, что и на самолетах, записывают всю информацию, поступающую от различных систем, а в случае аварии сохраняют все данные, поступившие за последние 12 часов. Разница с самолетом лишь в том, что судно представляет собой более сложный организм, насыщенный куда большим количеством всевозможных механизмов, устройств и приборов.

В это же время начались работы по установке на судах пароходства автоматических идентификационных систем (АИС), предназначенных для снижения аварийности и предотвращения террористических актов и позволяющих судам наблюдать пространство вокруг себя в радиусе до 50 миль. Продолжилась и работа по сертификации судов компании для участия в глобальной поисковой системе AMVER.

Ну и наконец, вызовы времени сегодня таковы, что каждый участник транспортного процесса, тем более международного, обязан озаботиться предотвращением любых террористических угроз. Именно в этом направлении призван действовать один из последних международных договоров в области безопасности мореплавания – так называемая конвенция ОСПС (охрана судов и портовых сооружений). И опять же ее внедрение потребовало от судовладельца существенных финансовых затрат – и по приобретению и установке специального оборудования, и по очередному освидетельствованию флота, и по обязательной подготовке сертифицированных специалистов.

lective agreement between FESCO and its employees, this system requires that every individual is certified in the work place, both on shore and ship-board according to the occupational health and safety requirements for each respective occupation.

We will make all efforts to provide navigational safety. One effort is the continuous upgrading of advanced equipment within the fleet. The installation of the black box has begun on FESCO vessels. The functionality of this device is the same as that on an aircraft. It records all information that comes from different devices and in the case of an accident, the black box stores data that has been received during the 12 hour period before the accident occurred. However, vessel operations are more complex than an aircraft.

At the same time we began to install Automatic Identification Systems (AIS) on all vessels that aims to reduce accidents and to prevent acts of terrorism. These systems allow each vessel to observe an area of 50 miles circumference. Each FESCO vessel is also certified with the global positioning system AMVER.

Every participant of international shipping is to do its best to prevent acts of terrorism as a direct result of the recent escalations of terrorist activity. One of the latest international conventions in this area is the International Ship and Port Facility Code (ISPS). The implementation of ISPS requires the purchase and installation of special equipment, fleet certification and certified specialist training which led to significant expenditures.

During the first quarter of 2005 the Quality Management System (QMS) of FESCO was audited by two international certification organizations – the Russian Register and Sai Global Limited (Australia). Each confirmed FESCO PLC's adherence the standard requirements of QMS.

Auditors from these organizations also reviewed FESCO's QMS for ISO 9001/2000 compliance. The audit covered the main FESCO departments and was carried out according to the highest international requirements. This resulted in the issuance of certificates of conformity.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

230

Порт Владивосток  
Vladivostok Port

Не меньшие усилия предпринимаются в последние годы в пароходстве и в области соответствия требованиям международных стандартов качества. Стоит подчеркнуть, что главная задача СМК – не контролировать каждый элемент деятельности компании или этап в предоставлении сервиса, а добиться того, чтобы не возникало даже предпосылок для возможных сбоев и ошибок; то есть поставить качественный уровень всей цепочки – от принятия управленческого решения до его практического воплощения в жизнь – на системный фундамент, соответствующий современным требованиям и самым высоким стандартам.

В 2003 году СМК Дальневосточного морского пароходства была предъявлена двум международным органам по сертифи-



FESCO



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

231

кации – Ассоциации по сертификации "Русский Регистр" и "SAI GLOBAL LIMITED" (Австралия), которые признали Систему менеджмента качества ОАО "ДВМП" соответствующей требованиям стандарта.

Год спустя специалисты тех же двух международных органов по сертификации провели инспекторскую проверку СМК пароходства на соответствие стандартам ISO 9001:2000. Проверка охватила все ключевые подразделения компании и проходила на уровне высочайших международных требований. Результатом ее стало подтверждение выданных ранее сертификатов соответствия.

Вся эта работа, сухое описание которой занимает всего несколько абзацев, потребовала от управленцев компании огромных усилий. Перенастройка действующего аппарата, в котором исполняют свои функциональные обязанности десятки и сотни людей, всегда дело непростое. Перенастройка, связанная с рывком на качественно новую ступень, трудна вдвойне. Тем не менее компания пошла на это и сумела реализовать задуманное.

Было бы неверным назвать внедрение СМК революционным новшеством. Однако именно сертификация Системы менеджмента качества позволяет внедрить в пароходстве современную модель ведения бизнеса, сделать более эффективной управляемость компании за счет строгого распределения ответственности, получить серьезное преимущество и аргумент при участии в тендерах и конкурсах, заключении ответственных контрактов.

Хорошо известно, что взять высоту, пусть и очень трудную, – только полдела. Куда сложнее на этой высоте удержаться, сохранить однажды набранный темп, перевести избранный алгоритм в режим постоянного метронома, регулирующего всю деятельность огромного коллектива.

По этой причине в марте 2005 года в компании завершился очередной этап внедрения Интегрированной Системы Управления. После скрупулезного и длительного аудита органами по сертификации систем управления – Ассоциацией "Русский Регистр" и "SAI GLOBAL Limited" (Австралия) ИСУ ОАО "ДВМП" признана соответствующей перечисленным в начале главы международным стандартам.

QMS is not revolutionary new. Quality Management System is a modern model of doing business to assist company management to become more efficient by means of responsibility distribution. Moreover, the certification of ISO compliance has a distinctive advantage for a company that participates in tenders and signs contracts.

It is known that pursuing goals is always difficult but that is just the first step. The second step is more difficult as it strives to keep the achieved results. .

That's why in March 2005 the company completed the succeeding stage for implementation of the IMCS. After a detailed and complex review and development of policies and procedures that meet FESCO's strategic goals the audit by management systems certification authorities ("Russian Register" and SAI Global Limited) the IMCS of FESCO PLC complies with the standards set forth by the organization standards.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

232



**FESCO**





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

233

# КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ STAFF DECIDE EVERYTHING



**FESCO**



*Кадры – главный капитал компании  
Personnel is the main capital of the company*

Фраза, вынесенная в заголовок, привычна и подчас не воспринимается как ясная и лаконичная формула, адекватно отражающая самую суть современных производственных отношений.

Между тем дело обстоит именно так: кадры решают все!

Причем в море этот тезис воплощается в жизнь с куда более жесткой и неоспоримой логикой, чем на берегу.

На обычном предприятии топ-менеджеры, службы технического и технологического контроля способны при желании проконтролировать каждый, пусть даже самый крохотный шаг в производственном цикле. В пароходстве ситуация иная: можно принять на берегу десятки самых "продвинутых", суперсовременных и технологичных управленческих решений. Однако воплощать их в жизнь, как, собственно, и непосредственно двигать весь судоходный бизнес будут экипажи – коллективы со своим микроклиматом и заведенным порядком, системой отношений, разбросанные по огромной акватории Мирового океана.

Да, есть исполнительская дисциплина, есть радиogramмы и спутниковая связь, позволяющая получать оперативную диспетчерскую информацию и направлять указания и вводные. Но, как правило, и в зарубежном порту, и в штормовом море экипаж остается с возникающими проблемами один на один.

Не будем сравнивать океанское судно с космической станцией, а продолжительность рейса с многомесячными орбитальными полетами, но некоторые аналогии напрашиваются сами по себе. Монотонный труд "четыре через восемь", не дающий при этом никаких шансов на отдых и развлечения в их "береговом" понимании; психологическая совместимость людей, вынужденных в течение длительного времени круглые сутки находиться рядом друг с другом; "перенастраивающая" организм частая смена климатических и часовых поясов; продолжительные разлуки с родными и близкими, мысли о которых не оставляют моряка никогда... Примеры можно множить, но уже понятно: романтика дальних странствий – ничто по сравнению с теми нагрузками, которые ложатся





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

235

на плечи тружеников моря, тех, кто, вкусив его "прелестей", не испугался, не сбежал, остался верен избранному делу.

Морской труд чрезвычайно специфичен. Здесь буквально в абсолют возводится известная истина, что ошибка – пусть и незначительная – одного человека может опрокинуть результаты труда целого коллектива. Штурманов ведь не случайно учат шесть лет – столько же, сколько и врачей; мера ответственности, как говорили в старину, перед богом и людьми – у тех и у других примерно одинаковая, во всяком случае, как минимум, сопоставимая. И исправить допущенную ошибку бывает чрезвычайно трудно, а иногда и невозможно. Все это формулируется двумя словами – "человеческий фактор". Понятие, употребляющееся чрезвычайно широко и в самых разных сферах деятельности. К морским специальностям, однако, оно подходит наиболее адекватно.

В силу перечисленных и многих других причин кадровая служба ДВМП всегда играла на предприятии роль одной из первых скрипок.

Вчерашних юных выпускников высших мореходок – штурманов и механиков – здесь годами



умело "вели" до капитанского мостика или до должности стармеха. Внимательно прислушивались к капитанам, которые не стеснялись перед сложными рейсами принимать активное, деятельное участие в формировании экипажей; потому что от того, насколько ты уверен в каждом своем человеке, будет напрямую зависеть успешное (или неуспешное) решение задачи, стоящей перед всем коллективом. Здесь – и это тоже было – в течение долгих десятилетий советской истории грамотно использовали рычаг "визирования", по году, а то и больше обкатывая новичков в каботаже и арктическом завозе, прежде чем дать им возможность стать полноправными моряками заграничавания. И было в этом рациональное зерно, потому что помимо проверки на идеологическую преданность проходил будущий моряк еще и куда более важную проверку – на "совместимость" с профессией, на готовность работать в небольшом коллективе в многомесячном отрыве от родного берега и близких людей.

Было время, когда по кадровым службам пароходства (включая все его разбросанные на тысячах километров береговые подразделения) "проходи-

*Курсанты Морского государственного университета им. Г. И. Невельского на практике  
Cadets of the Marine State University named after G.I. Nevelskoy during a maneuver*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

236

ло" до 70 тысяч работников, а у дверей отдела кадров плавсостава стояла очередь...

Однако время, как и многое другое в стране, изменилось, и служба кадров остро почувствовала это одной из первых. Специфику новых слагаемых кадровой работы пришлось осваивать буквально с нуля. При этом времени на освоение и осознание формирующейся реальности практически не было; тем более что реальность менялась на глазах и с такой калейдоскопической скоростью, что учиться работать, сообразуясь с ее требованиями, приходилось на ходу.

Одним из самых сложных правил игры по-новому стала необходимость закрепления, удержания кадров, в первую очередь – плавсостава. Морское образование в СССР всегда считалось одним из лучших в мире, то же самое можно сказать и об отечественной школе хорошей морской практики. И международное морское сообщество с огромным уважением относилось к морякам, работающим под флагом нашей страны, чрезвычайно высоко оценивая их уровень знаний, профессиональную подготовленность, человеческую неприхотливость, умение работать в самых разных условиях и способность в форс-мажорных обстоятельствах бороться за жизнь судна до последней возможности.

Так оно было всегда, так продолжается и сегодня.

Но базовая ситуация кардинально изменилась. Рухнул железный занавес, и наш соотечественник стал совершенно волен не только в выборе профессии, но и места работы. И восхищение советскими, а затем и российскими моряками сменилось платежеспособным спросом на них на интернациональном судоходном рынке. Сегодня на территории России, в особенности на ее Дальнем Востоке, действуют сотни крьюинговых компаний, ведущих активный найм как экипажей, так и отдельных моряков для работы на иностранных судах или, как принято говорить, "под флагом". Как в таких условиях удержать сложившегося, выращенного в пароходстве профессионала, когда порою "подфлажный" оклад выше?..

Такие вопросы уже скорее из области социологии или социальной психологии, но решать-то их приходится ежечасно и повседневно, потому что подвижность и "текучесть" рынка трудовых ресурсов кадровые службы ощущают немедленно. Впрочем, их решение – отнюдь не исключительная компетенция кадровиков. Скорее здесь надо говорить о политике и стратегии в области кадров компании в целом.

Сегодня в центре кадровой стратегии Дальневосточного морского пароходства – строительст-

*Центральный пост управления машинно-котельного отделения ледокола "Красин"  
The central control of engine and boiler room of icebreaker "Krasin"*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

237



*Ледокол "Красин": в кинозале, в кают-компании, на рабочем месте  
Icebreaker "Krasin": at the cinema hall, in the wardroom, at the work site*

во системы работы с кадрами, которая включает в себя подбор, адаптацию, обучение, оценку, восстановление и мотивацию персонала. Этим занимается департамент кадров под руководством заместителя генерального директора ОАО "ДВМП" В. А. Олсуфьева.

Произошло существенное сокращение среди работников аппарата. В компанию пришли высококвалифицированные специалисты из других регионов страны – Москвы, Санкт-Петербурга, Архангельска, Красноярска. Началось более активное выдвижение на руководящие должности молодых перспективных работников – это, кстати, одно из ключевых направлений политики в области персонала в ОАО "ДВМП". За достаточно короткий промежуток времени средний возраст сотрудников аппарата управления снизился с 45 до 40 лет. При этом омоложение – не самоцель. И огромный опыт работников, отдавших пароходству не один десяток лет, остается ценнейшим капиталом. Именно поэтому в компании постепенно возрождается то, что в былые, советские годы называли наставничеством – когда опытный сотрудник делится своим уникальным опытом со своими более молодыми коллегами.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

238

Продолжая эту тему, необходимо сказать о ветеранах предприятия. Совет ветеранов ОАО "ДВМП" является одной из крупнейших общественных ветеранских организаций в Приморском крае и объединяет в своих рядах около 3300 человек, в том числе 244 ветерана войны и 279 тружеников тыла. Ветераны находят в пароходстве постоянную поддержку и понимание. Вместе со своими ветеранами Пароходство отмечает праздники – и Первоймай, и День пожилого человека, и конечно же, самый святой праздник – 9 Мая. В пароходстве создан специальный фонд помощи вдовам погибших моряков, где им оказывается как моральная помощь, так и материальная поддержка, причем на постоянной основе.

Серьезное внимание стало уделяться в последнее время повышению образовательного уровня управленцев компании. Причем здесь применяется многоступенчатый подход – от возрождения программы внутрикорпоративного обучения персонала до направления топ-менеджеров на обучение по таким современным программам, как MBA.

И все-таки главным направлением кадровой политики остаются подготовка, переподготовка и закрепление кадров плавсостава. ОАО "ДВМП" заключает прямые трехсторонние договоры между компанией, Морским государственным университетом имени адмирала Невельско-

го и курсантами, изъявившими желание по окончании вуза работать в пароходстве. Необходимость в таких шагах диктуется временем и сложившимися условиями, когда порой буквально уже за порогом высшего учебного заведения выпускника встречают представители крьюинговых агентств, сулящие золотые горы при работе за границей.

Подготовка профессиональных кадров немалыми без их постоянной переподготовки, тем более в судоходном бизнесе, где регулярно обновляющиеся требования к уровню квалификации комсостава раз за разом повышают "планку". И в это направление – сертификация судоводителей и механиков, их тренажерная и курсовая подготовка, соответствие самым современным профессиональным стандартам – компанией инвестируются серьезные средства.

Наряду с этим происходит и крайне сложная, порой болезненная, перестройка социальной заряженности, нацеленности кадровых работников. Переход к современной системе менеджмента попросту невозможен без ясного осознания партнерских отношений между работодателем и наемными сотрудниками. И понимание того, что заработная плата является отнюдь не гарантированным социальным пособием, а вознаграждением за творческий и добросовестный подход к делу, становится здесь едва ли не ключевым фактором. Как и понимание того, что сам

*Утренняя планерка Управления ОАО "ДВМП"  
Morning meeting of FESCO Head office*



**FESCO**



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

239



*Встреча ледокола "Красин" в родном порту, 2005 г.  
Reception of the icebreaker "Krasin" in its native port, 2005*

работодатель не меньше работников и профсоюзной организации заинтересован в постоянном росте заработной платы, как в средстве сохранения стабильного высокопрофессионального коллектива; однако такой рост возможен лишь при не менее постоянном росте производительности и качества труда.

Сегодня главными принципами в кадровой работе пароходства являются:

- Нужные люди в нужном месте в нужное время;
- Собирать (искать, отбирать, нанимать, удерживать) лучших профессионалов;
- Хорошо платить за отличные результаты;
- Инвестировать в лучших людей;
- Учить лучшие кадры;
- Проявлять уважение к индивидуальности и профессионализму;
- Не допускать возникновения "кадрового балласта";
- Не допускать пассивность, непорядочность и обман;
- Обеспечивать кадровую безопасность проектов;
- Брать лучшие практики кадровых технологий для возможного тиражирования;

– Предметное внимание к взаимодействию с профсоюзом;

– Искренне заботиться о людях.

Главным рычагом, главным средством для закрепления профессиональных кадров остается стабильный рост заработной платы. Но высокая заработная плата и другие виды материального стимулирования однозначно должны быть увязаны с реальным вкладом и результатами работы каждого сотрудника.

За последние годы, опираясь на решения Совета директоров, в Дальневосточном морском пароходстве производится поэтапное повышение заработной платы моряков. Более того – в среднесрочной перспективе стоит задача вывести оплату труда моряков пароходства на уровень международного рынка. Введенная в соответствии с принятым в 2004 году Коллективным договором ОАО "ДВМП" система оплаты труда устанавливает довольно-таки гибкую систему поощрения членов экипажей, которая предусматривает возможность дополнительного материального стимулирования путем установления персональных надбавок и премиальных выплат – элемент, позволяющий учиты-



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

240

вать и поощрять личные заслуги того или иного работника, высокопрофессиональное, добросовестное отношение к исполнению своих обязанностей.

Деньги – главное мерило экономических отношений в рыночном обществе. Главное, но к счастью – не единственное. Из 4100 работников Дальневосточного морского пароходства 3600 человек – профессиональные моряки. Каждому из них надо кормить семьи, растить детей и давать им образование, заботиться о родителях. Все это стоит денег и порой немалых. И понятно, что заработок волнует всех. Но волнует еще и отношение товарищей, собственная самооценка, реализация самого себя как личности и профессионала. А вот здесь твердой шкалы, как в тарифной сетке, не существует – по определению. Есть авторитет, завоевать который в морском коллективе можно только тогда, когда ты знаешь все секреты "морских узлов", способен подменить приборившего товарища на вахте, умеешь определяться не только по спутниковым навигационным системам, но и по звездам, и можешь еще

много такого, что составляет суть и соль профессии, которая начинается возле бетонного уреза причала.

Особая гордость пароходства – морские династии. Сегодня в ДВМП немало династий, чей совокупный трудовой стаж подчас больше, чем возраст компании. Конечно, и для них принадлежность к пароходству – предмет нескрываемой гордости.

В ДВМП активно поддерживают чувство корпоративной преданности. Здесь учрежден нагрудный Золотой знак "Заслуженный работник Дальневосточного морского пароходства", кавалерами которого за десять лет стали более 400 работников предприятия.

ДВМП по праву гордится государственными наградами, полученными работниками пароходства. Вот статистика, которая позволяет оценить истинный масштаб предприятия и его значение для государства:

– 16 раз Председатель Президиума Верховного Совета СССР подписывал указы о присвоении работникам ДВМП звания Героя Социалистического Труда.

*Капитаны всегда в строю  
Captains are always in line*







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

241

– Коллектив компании насчитывает более 460 почетных работников морского флота.

– В ДВМП работает около 50 заслуженных работников транспорта и почетных работников транспорта России.

– Еще одна показательная цифра, отражающая многолетнюю направленность деятельности компании, – 79 ее работников награждены редким знаком "Почетный полярник".

Но есть еще одна награда, по праву считающаяся

у моряков наивысшей. Эта награда – имя на борту.

40 лет назад – в 1965 году со стапелей впервые сошло судно, названное именем капитана ДВМП – "Капитан Готский". Более 60 раз с тех пор суда ДВМП получали название в честь людей, вписавших свое имя в историю пароходства золотыми буквами.

В кадровом отношении именно этот список, наверное, следует считать самым главным.

Вот он:

---

|                       |                       |                         |
|-----------------------|-----------------------|-------------------------|
| "Капитан Артюх"       | "Капитан Ман"         | "Механик Поверов"       |
| "Капитан Афанасьев"   | "Капитан Марков"      | "Механик Рыбачук"       |
| "Капитан Бабиевский"  | "Капитан Маслов"      | "Боцман Зотов"          |
| "Капитан Баканов"     | "Капитан Медвецкий"   | "Боцман Мошков"         |
| "Капитан Белашапкин"  | "Капитан Миловзоров"  | "Александр Овчинников"  |
| "Капитан Бондаренко"  | "Капитан Мышевский"   | "Анатолий Колесниченко" |
| "Капитан Бянкин"      | "Капитан Самойленко"  | "Василий Бурханов"      |
| "Капитан Вага"        | "Капитан Сахаров"     | "Василий Федосеев"      |
| "Капитан Василевский" | "Капитан Сергиевский" | "Владимир Мордвинов"    |
| "Капитан Гнездилов"   | "Капитан Серых"       | "Григорий Алексеев"     |
| "Капитан Готский"     | "Капитан Силин"       | "Иван Макарьин"         |
| "Капитан Гришин"      | "Капитан Смирнов"     | "Иван Сырых"            |
| "Капитан Дублицкий"   | "Капитан Хлебников"   | "Иннокентий Кочнев"     |
| "Капитан Кирий"       | "Капитан Цируль"      | "Константин Петровский" |
| "Капитан Кондратьев"  | "Капитан Шевченко"    | "Николай Долинский"     |
| "Капитан Конев"       | "Механик Волкош"      | "Николай Колотов"       |
| "Капитан Кремс"       | "Механик Гордиенко"   | "Николай Кудакровский"  |
| "Капитан Куров"       | "Механик Желтовский"  | "Николай Малахов"       |
| "Капитан Любченко"    | "Механик Курако"      | "Павел Рыбин"           |
| "Капитан Лютиков"     | "Механик Молдованов"  | "Юрий Островский"       |
| "Капитан Ляшенко"     | "Механик Калюжный"    |                         |

---

Эти имена на борту говорят сами за себя.

Пароходы – как люди. Вот только живут меньше – 25 лет средний судовой возраст. И на смену одним приходят другие. Но даже списанные остаются навечно в судовом реестре Дальневосточного морского пароходства.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

243

# ВЗГЛЯД ЧЕРЕЗ ОБЪЕКТИВ FESCO VIEW THROUGH FESCO OBJECTIVE

Фотографии, подобранные ниже, сделаны фотокорреспондентом газеты "Дальневосточный моряк" Владиславом Лоскутовым в разные годы и в разных концах земного шара. При всей внешней эклектике их объединяет одно – они прямо связаны с жизнью и работой моряков Дальневосточного морского пароходства в последней четверти XX века.

The photographs, selected below, were shot through the years at the different spots of the world by a press photographer of the newspaper "Far-Eastern Seafarer" Vladislav Loskutov. However, in spite of their eclecticism, they have one thing in common – they are directly connected with lives and work of seamen of the Far Eastern Shipping Company at the last quarter of the 20th century.

**Фото 1** – Ветераны войны и труда ДВМП  
*FESCO veterans of war and labor*

**Фото 2** – Директор Музея морского флота ДВМП  
И. А. Пономарева с ветеранами компании  
*Director of FESCO Sea fleet museum I. A. Ponomaryova*

**Фото 3** – Вручение награды ветерану флота  
А. Ф. Пашинцеву

*Awards giving to veteran of fleet A. F. Pashintsev*

**Фото 4** – А. В. Левченко  
*A. V. Levchenko*

**Фото 5** – Церемония награждения теплохода "Любовь Орлова" орденом Дружбы Народов

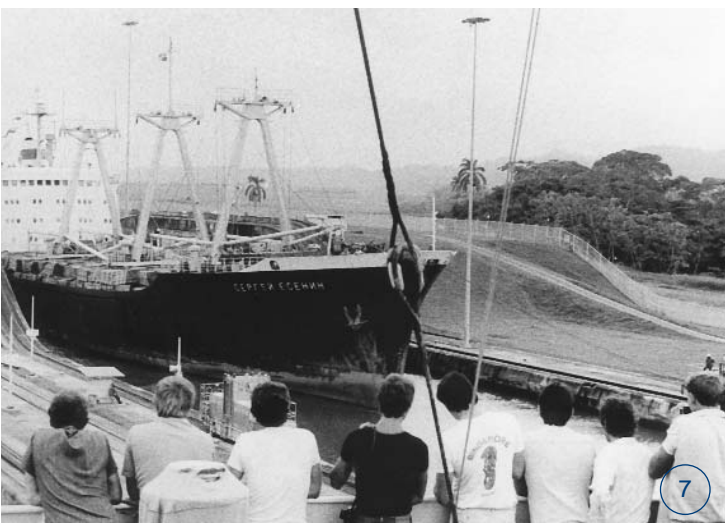
*Awards-giving ceremony of motor vessel "Lyubov Orlova" with Friendship of Nations order*

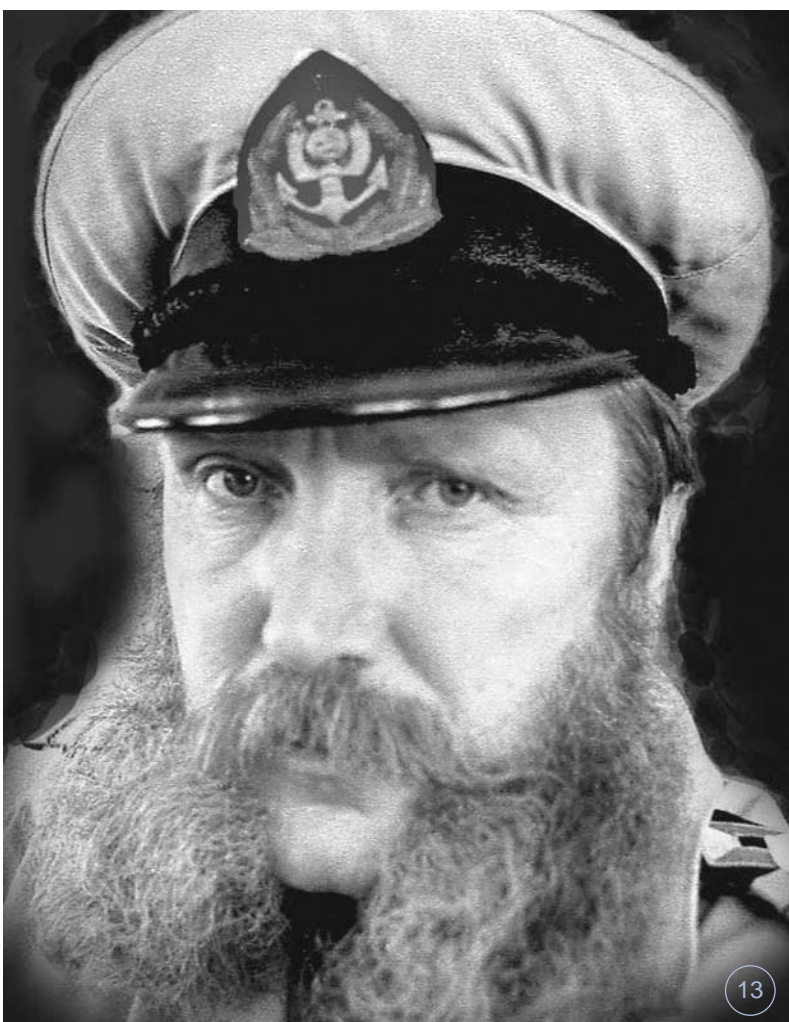
**Фото 6** – Зажжение Вечного огня у памятника морякам торгового флота, погибшим в годы войны, 9 мая 1975 г.

*The firing of eternal light near the Seamen Memorial on the 9th of May 1975.*

6







13



14



15

**Фото 7** – Встреча земляков в Панамском канале  
*Meeting of the countrymen in Panama Canal*  
**Фото 8** – После зимнего рейса  
*After the winter voyage*

**Фото 9** – Космонавт Валерий Волков на борту теплохода "Красноярский комсомолец"  
*Cosmonaut Valerii Volkov on the board of motor vessel "Krasnoyarskiy Komsomolets"*

**Фото 10** – Капитан Н. В. Артюх (в центре) с курсантами, 1975 г.  
*Master N. V. Artyukh with cadets, 1975*

**Фото 11** – Работа в машинном отделении под руководством старшего механика В. Н. Басенко  
*Performance in machine division under the direction of chief engineer V.N. Basenko*

**Фото 12** – Капитаны В. Ф. Куров и Н. К. Амбросов (слева)  
*Masters V. F. Kurov and N. K. Ambrosov (left)*

**Фото 13** – Капитан Владимир Вахрушев  
*Master Vladimir Vahrushev*

**Фото 14** – Рында пассажирского лайнера "Советский Союз"  
*Watch bell of passenger vessel "Sovetskiy Soyuz"*

**Фото 15** – Лоцманская  
*Pilot room*

**Фото 16** – Диктор ЦТВ Валентина Леонтьева начала очередную передачу.  
*Speaker of Central TV Valentina Leontieva has begun the next program*

**Фото 17** – "Орехов", переход Владивосток-Ванкувер  
*"Orehov", passage Vladivostok-Vancouver*

**Фото 18** – Начальник пароходства Ю. И. Островский – полку пионеров прибыло.  
*President of FESCO Y. I. Ostrovsky – one more pioneer*



16



17



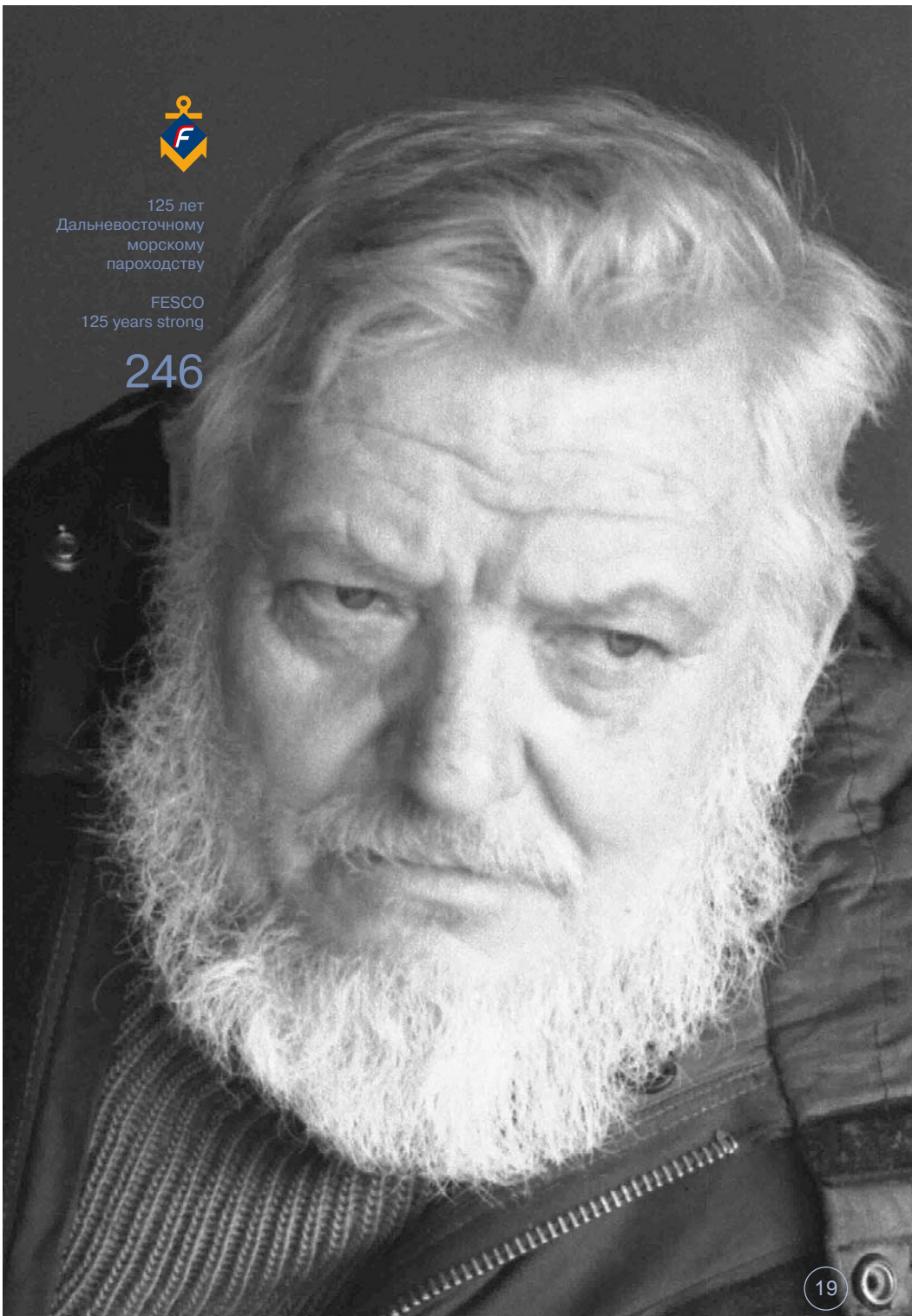
18

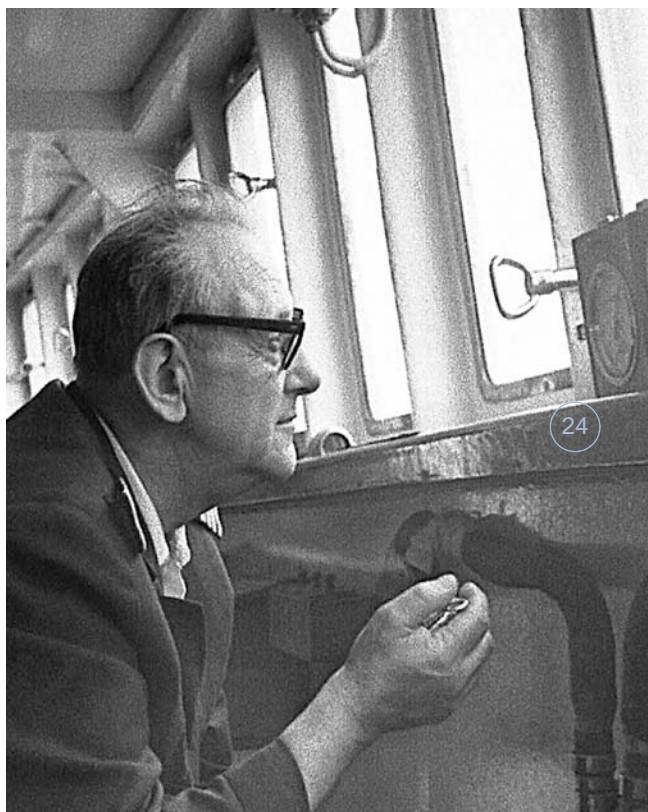


125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

246





**Фото 19** – Боцман Говоров  
*Boatswain Govorov*

**Фото 20** – Мой папа работает в ДВМП  
*My father works in FESCO*

**Фото 21** – Штурман ледокола "Красин"  
А. Д. Лебедев, 1935 г.  
*Navigation officer of icebreaker "Krasin"*  
A. D. Lebedev, 1935

**Фото 22** – Круиз пассажирского лайнера  
"Александр Пушкин"

*Cruise of passenger vessel "Alexandr Pushkin"*

**Фото 23** – Концерт Приморской  
филармонии на судне

*Concert of Primorsky Krai Philharmonic*

**Фото 24** – Капитан В. Н. Сахаров и его  
изобретение – кренометр, 1973 г.  
*Master V. N. Sakharov and his invention, 1973.*

**Фото 25** – На мостике теплохода  
"Электросталь", 1980 г.

*On the deck-bridge of motor vessel  
"Electrostal", 1980*

**Фото 26** – Капитан И. С. Медвецкий  
*Master I. S. Medvetsky*

**Фото 27** – Заслуженный ледовый капитан  
Н. Ф. Инюшкин  
*Honored ice-breaking muster N. F. Inyushkin*





**Фото 28** – На переходе Канада-Владивосток

*On passage "Canada-Vladivostok"*

**Фото 29** – Почести погибшим морякам

*Honors to the perished seamen*

**Фото 30** – Моряки-дальневосточники после учебных стрельб. Сан-Франциско, 1944 г.

*Far Eastern sailors after instructional firing, San Francisco, 1944*

**Фото 31** – Фидель Кастро направляется на теплоход

*"Barnaul", 1975 г., Куба*

*Fidel Castro is on his way to motor vessel "Barnaul", 1975, Cuba*

**Фото 32** – Перетягивание каната

*Tug of war*

**Фото 33** – Ледокол "Макаров", подготовка к арктическому рейсу, 1979 г.

*Icebreaker "Makarov", preparation for Arctic voyage, 1979*

**Фото 34** – Эвакуация моряков с теплохода "Витимлес" на дизель-электроходе "Василий Федосеев", 1965 г.

*Evacuation of the sailors from motor vessel "Vitimes" to diesel-electric ship "Vasily Fedoseev", 1965*

**Фото 35** – В гостях у капитана М. С. Бабиевского

*At master's M. S. Babievsky place*

**Фото 36** – На праздник пожаловал Нептун, 1979 г.

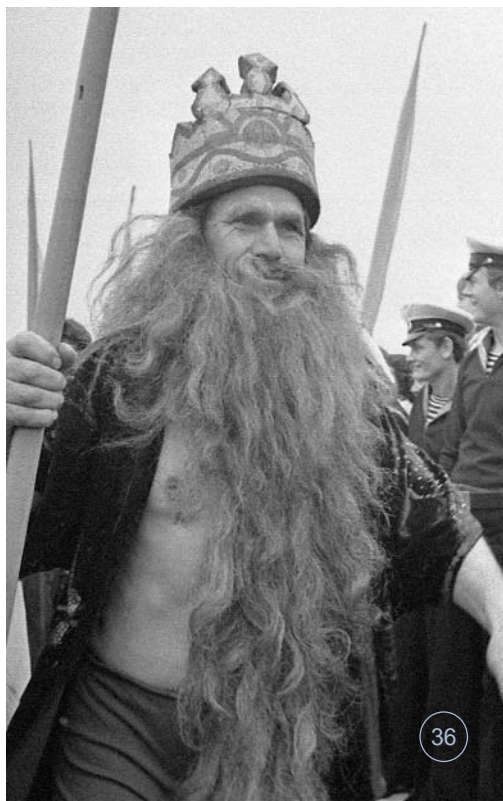
*Far away from the coast*

**Фото 37** – У дальних берегов

*Motor vessel "Kapitan Myshevskiy" – painting*









125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

250

# PART THREE

# REGISTER OF VESSELS

FESCO has a register of vessels that contains at least 1,000 names giving perfect evidence that the shipping company has been considered the largest transport enterprise of Russia.

This document does not claim to take credit for all vessels of the company – some of them have operated at FESCO for a short time due to the redistribution of the fleet between shipping companies during the Soviet Union reign.

Nevertheless it does include vessels received from the program of land lease which joined FESCO in post-war years.

The register is arranged in alphabetical order and is divided into two parts. The first part (the largest one) provides the names of vessels working in the company since 1924. During that time the local branch of Sovtorgflot was established in Vladivostok and later reorganized as FESCO.

The second part provides the list of vessels of Dobroflot which started the company and began regular commercial navigation in the Russian Far East.

Both parts represent a combination of history and human lives of Far Eastern Shipping Company.



# FESCO



125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

251

## ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

# РЕЕСТР СУДОВ

В реестре судов ДВМП около тысячи названий – безукоризненное свидетельство того, что пароходство было и остается одним из крупнейших транспортных предприятий страны. Этот документ не претендует на полноту учета всех судов компании – некоторые из них очень короткое время работали в составе ДВМП в связи с регулярным перераспределением флота между пароходствами во времена Советского Союза. Вместе с тем здесь полно отражены суда, полученные по программе ленд-лиза и вошедшие в состав пароходства в послевоенные годы.

Реестр, построенный в алфавитном порядке, разбит на две части – в первой (большой) из них приведены суда, работавшие в составе компании с 1924 года, когда во Владивостоке было создано местное отделение Совторгфлота, преобразованное впоследствии в Дальневосточное морское пароходство. Во второй (меньшей) приведены суда Доброфлота, из которого и выросла компания, с которого началось, собственно, регулярное торговое мореплавание на российском Дальнем Востоке. Но обе эти части составляют неразрывное целое, воедино связанное историей и человеческими судьбами Дальневосточного морского пароходства.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

252

## РЕЕСТР СУДОВ ДВМП

| № пп | Название судна (предыдущие названия)  | тип судна         | год постройки | страна постройки | вместимость (рег. тонн) | годы работы в пароходстве |
|------|---------------------------------------|-------------------|---------------|------------------|-------------------------|---------------------------|
| 1    | FESCO Marina                          | тх балкер         | 2004          | Япония           | 19828                   | 2004-наст.вр.             |
| 2    | FESCO Trader (Balios)                 | тх контейнеровоз  | 1997          | Япония           | 12471                   | 2004-наст.вр.             |
| 3    | FESCO Voyager (Citrus)                | тх контейнеровоз  | 1998          | Япония           | 12471                   | 2004-наст.вр.             |
| 4    | А. Андреев                            | тх груз.          | 1936          | Голландия        | 2847                    | 1939-1955                 |
| 5    | Абагур                                | тх танкер         | 1962          | Финляндия        | 3800                    | 1962-1972                 |
| 6    | Абакан                                | тх танкер         | 1967          | Финляндия        | 3360                    | 1967-1972                 |
| 7    | Абакан (2)                            | тх лесовоз        | 1990          | Испания          | 7095                    | 1990-наст.вр.             |
| 8    | Адмирал Лазарев (Л.Каганович)         | пх ледокол        | 1938          | СССР             | 4866                    | 1958-1967                 |
| 9    | Адмирал Макаров (1) (В.Молотов)       | пх ледокол        | 1940          | СССР             | 4866                    | 1958-1968                 |
| 10   | Адмирал Макаров (2)                   | дэ ледокол        | 1975          | Финляндия        | 14058                   | 1975-наст.вр.             |
| 11   | Адмирал Сенявин (Phoenicia)           | тх груз.          | 1928          | Германия         | 5356                    | 1946-1972                 |
| 12   | Азербайджан                           | тх танкер         | 1938          | СССР             | 6191                    | 1940-1975                 |
| 13   | Азия (Sierra Morena, (Der Deutsche)   | пх пасс.          | 1924          | Германия         | 12016                   | 1950-1969                 |
| 14   | Айон                                  | тх танкер         | 1969          | Финляндия        | 3679                    | 1969-1972                 |
| 15   | Айхал                                 | тх танкер         | 1968          | Финляндия        | 3517                    | 1968-1972                 |
| 16   | Академик Павлов (Winona)              | пх груз.          | 1919          | США              | 6197                    | 1944-1946                 |
| 17   | Академик Расплетин                    | тх груз.          | 1987          | СССР             | 4643                    | 1987-наст. вр.            |
| 18   | Актюбинск                             | тх танкер         | 1968          | Финляндия        | 3674                    | 1968-1972                 |
| 19   | Алаид                                 | тх мор.буксир     | 1957          | КНР              | 487                     | 1957-1965                 |
| 20   | Алданлес                              | тх лесовоз        | 1961          | Польша           | 4638                    | 1961-1984                 |
| 21   | Алейск                                | тх танкер         | 1962          | Финляндия        | 3800                    | 1963-1972                 |
| 22   | Александр Вермишев                    | тх груз.          | 1970          | Югославия        | 10401                   | 1970-1992                 |
| 23   | Александр Герцен                      | тх груз.          | 1954          | Бельгия          | 1849                    | 1954-1958                 |
| 24   | Александр Можайский (Patria)          | пх пасс.          | 1919          | Голландия        | 9922                    | 1953-1971                 |
| 25   | Александр Невский (Henry W.Corbett)   | пх либерти        | 1943          | США              | 7281                    | 1943-1973                 |
| 26   | Александр Овчинников                  | тх груз.          | 1989          | Япония           | 6000                    | 1989-1995                 |
| 27   | Александр Пушкин (2)                  | тх пасс.          | 1965          | ГДР              | 20502                   | 1984-1991                 |
| 28   | Александр Пушкин (1) (Wandsbeck)      | пх груз.          | 1938          | Норвегия         | 2406                    | 1959-1963                 |
| 29   | Александр Радищев                     | тх груз.          | 1954          | Бельгия          | 1849                    | 1954-1958                 |
| 30   | Александр Серафимович                 | тх груз.          | 1968          | Югославия        | 10309                   | 1969-1992                 |
| 31   | Александр Суворов (Elijan P. Lovejoy) | пх либерти        | 1943          | США              | 8403                    | 1943-1946                 |
| 32   | Александр Твардовский                 | тх конт.          | 1974          | СССР             | 7312                    | 1974-наст.вр.             |
| 33   | Александр Фадеев                      | тх конт.          | 1973          | СССР             | 6478                    | 1973-2001                 |
| 34   | Александра Коллонтай                  | тх реф.           | 1970          | Польша           | 5246                    | 1983-1998                 |
| 35   | Алексеевск                            | тх танкер         | 1965          | Финляндия        | 3360                    | 1965-1972                 |
| 36   | Алексей Косыгин                       | тх лихтеровоз     | 1983          | СССР             | 36640                   | 1984-1996                 |
| 37   | Алексей Чириков (1)                   | пх груз.          | 1956          | Польша           | 3817                    | 1956-1982                 |
| 38   | Алексей Чириков (2)                   | дэ снабженец      | 1987          | СССР             | 13514                   | 1987-1997                 |
| 39   | Алеут                                 | пх гр.пасс.       | 1886          | Норвегия         | 521                     | 1924-1932                 |
| 40   | Алишер Навои                          | тх груз.          | 1969          | Югославия        | 10401                   | 1970-1993                 |
| 41   | Алма-Ата (Дикватер)                   | пх груз.          | 1920          | Голландия        | 3611                    | 1943-1945                 |
| 42   | Алтай (Товарищ Красин)                | пх груз.          | 1926          | СССР             | 2414                    | 1928-1946                 |
| 43   | Амбарчик                              | тх танкер         | 1966          | Финляндия        | 3360                    | 1966-1972                 |
| 44   | Амгунь                                | тх танкер         | 1967          | Финляндия        | 3674                    | 1968-1972                 |
| 45   | Амгуэма                               | дэ груз.лед.класс | 1962          | СССР             | 8108                    | 1962-1987                 |
| 46   | Амдерма                               | тх гр.лед.класс.  | 1983          | Финляндия        | 19942                   | 1983-наст.вр.             |
| 47   | Амур (3)                              | тх лесовоз        | 1997          | Россия           | 4701                    | 1997-наст.вр.             |
| 48   | Амур (2) (Дамптре)                    | пх груз.          | 1921          | Голландия        | 1931                    | 1936-1948                 |
| 49   | Амур (1) (Jarix)                      | пх груз.          | 1923          | Англия           | 2878                    | 1933-1936                 |
| 50   | Амурск                                | тх танкер         | 1966          | Финляндия        | 3360                    | 1966-1972                 |
| 51   | Амурсклес                             | тх лесовоз        | 1963          | Польша           | 4638                    | 1963-1988                 |
| 52   | Анадырь (1)                           | пх гр.пасс.       | 1930          | СССР             | 3554                    | 1932-1965                 |
| 53   | Анадырь (2)                           | тх гр.лед.класс.  | 1983          | Финляндия        | 18627                   | 1983-2000                 |
| 54   | Анадырьлес                            | тх лесовоз        | 1962          | Польша           | 4638                    | 1962-1988                 |
| 55   | Анапка                                | тх танкер         | 1962          | Финляндия        | 3800                    | 1962-1972                 |
| 56   | Анастас Микоян                        | пх ледокол        | 1941          | СССР             | 4866                    | 1958-1958                 |
| 57   | Анатолий Колесниченко                 | тх гр.лед.класс.  | 1985          | Финляндия        | 18574                   | 1985-наст.вр.             |
| 58   | Ангара (1)                            | дэ лед.транспорт  | 1957          | Голландия        | 7660                    | 1957-1982                 |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

253

| № пп | Название судна<br>(предыдущие названия) | тип судна            | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести-<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|------|---|----------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------------|
| 59   | Ангара (2)                              | тх балкер            | 1985                  | Юж.Корея            | 22629                              | 1988-наст.вр.                |
| 60   | Ангаралес                               | тх лесовоз           | 1963                  | Польша              | 4638                               | 1963-1988                    |
| 61   | Ангарстрой (Грентлейхол)                | пх груз.             | 1927                  | Англия              | 4761                               | 1934-1942                    |
| 62   | Анива (2)                               | тх танкер            | 1963                  | Финляндия           | 3800                               | 1964-1972                    |
| 63   | Анива (Deutschland 1)                   | пх пасс              | 1909                  | Германия            | 5034                               | 1950-1960                    |
| 64   | Анри Барбюс                             | тх реф.              | 1971                  | Польша              | 5238                               | 1971-1994                    |
| 65   | Антон Чехов                             | тх груз.             | 1967                  | Югославия           | 10457                              | 1968-1991                    |
| 66   | Антонина Нежданова                      | тх пасс.             | 1978                  | Югославия           | 4256                               | 1982-2004                    |
| 67   | Апшерон (2) (Charlotte P. Gilmar)       | пх танкер            | 1943                  | США                 | 7243                               | 1944-1949                    |
| 68   | Апшерон (1) (Texas)                     | пх танкер            | 1916                  | США                 | 6497                               | 1943-1944                    |
| 69   | Аракс                                   | тх танкер            | 1963                  | Финляндия           | 3800                               | 1963-1972                    |
| 70   | Аргунь (2)                              | тх лесовоз           | 1965                  | Польша              | 4677                               | 1966-1987                    |
| 71   | Аргунь (1) (West Modus)                 | пх груз.             | 1919                  | США                 | 6020                               | 1942-1951                    |
| 72   | Аргунь (3)                              | тх снабженец         | 1991                  | Румыния             | 1552                               | 1993-наст.вр.                |
| 73   | Аргус                                   | тх буксир-спасатель  | 1961                  | СССР                | 828                                | 1961-1969                    |
| 74   | Аркадий Каманин                         | тх груз.             | 1972                  | ГДР                 | 3608                               | 1972-1998                    |
| 75   | Аркас (Пиневин)                         | пх груз.             | 1918                  | Англия              | 2343                               | 1943-1947                    |
| 76   | Арктика                                 | пх груз.             | 1936                  | Англия              | 2920                               | 1939-1973                    |
| 77   | Армавир                                 | пх груз.             | 1954                  | Финляндия           | 2550                               | 1954-1976                    |
| 78   | Артек (Y. 112)                          | тх танкер            | 1944                  | США                 | 640                                | 1944-1962                    |
| 79   | Архангельск (Uskwalley)                 | пх груз.             | 1929                  | Англия              | 2480                               | 1943-1943                    |
| 80   | Аскольд (2) (Ocean Gadis)               | тх балкер            | 1972                  | Япония              | 7994                               | 1976-1978                    |
| 81   | Аскольд (Henry L. Pittock)              | пх либерти           | 1943                  | США                 | 7194                               | 1943-1946                    |
| 82   | Астрахань (2)                           | пх груз.             | 1954                  | Польша              | 3817                               | 1954-1980                    |
| 83   | Астрахань (1)                           | пх гр.пасс.          | 1913                  | Россия              | 2692                               | 1924-1933                    |
| 84   | Атласов                                 | тх мор. буксир       | 1957                  | КНР                 | 487                                | 1957-1964                    |
| 85   | Ашхабад (1) (Мистлей Холл)              | пх груз.             | 1917                  | Англия              | 5284                               | 1941-1942                    |
| 86   | Ашхабад (2) (Admiral Cole)              | пх груз.             | 1920                  | США                 | 3649                               | 1942-1950                    |
| 87   | Аян                                     | пх груз.             | 1935                  | СССР                | 987                                | 1937-1939                    |
| 88   | Байкал (1) (Svan, Двина)                | пх груз.             | 1922                  | Англия              | 1772                               | 1930-1960                    |
| 89   | Байкал (2)                              | тх пасс.             | 1963                  | ГДР                 | 5236                               | 1963-1991                    |
| 90   | Байкальск                               | тх буксир-толкач     | 1977                  | Япония              | 1179                               | 1977-1998                    |
| 91   | Байконур                                | тх лесовоз           | 1967                  | Польша              | 4846                               | 1968-1997                    |
| 92   | Баку (David Douglas)                    | пх либерти           | 1943                  | США                 | 7265                               | 1943-1975                    |
| 93   | Балхаш (Manoa)                          | пх груз.пасс.        | 1913                  | США                 | 6806                               | 1942-1978                    |
| 94   | Баргузин                                | тх груз.             | 1965                  | ГДР                 | 3743                               | 1965-1990                    |
| 95   | Барнаул                                 | тх лесовоз           | 1967                  | Польша              | 4846                               | 1967-1992                    |
| 96   | Баскунчак                               | тх танкер            | 1964                  | СССР                | 1768                               | 1964-1972                    |
| 97   | Батуми                                  | тх танкер            | 1931                  | Дания               | 6578                               | 1956-1971                    |
| 98   | Бахчисарай (Y. 114)                     | тх танкер            | 1944                  | США                 | 640                                | 1944-1964                    |
| 99   | ББС – 1                                 | несамоходный лесовоз | 1976                  | Япония              | 5857                               | 1977-1997                    |
| 100  | ББС – 2                                 | несамоходный лесовоз | 1977                  | Япония              | 5857                               | 1977-1997                    |
| 101  | ББС – 3                                 | несамоходный лесовоз | 1977                  | Япония              | 5857                               | 1977-1997                    |
| 102  | ББС – 4                                 | несамоходный лесовоз | 1977                  | Япония              | 5857                               | 1977-1998                    |
| 103  | ББС – 5                                 | несамоходный лесовоз | 1977                  | Япония              | 5857                               | 1977-наст.вр.                |
| 104  | ББС – 6                                 | несамоходный лесовоз | 1977                  | Япония              | 5857                               | 1977-1998                    |
| 105  | ББС – 7                                 | несамоходный лесовоз | 1977                  | Япония              | 5857                               | 1977-1996                    |
| 106  | ББС – 8                                 | несамоходный лесовоз | 1977                  | Япония              | 5857                               | 1977-1999                    |
| 107  | Белгород (Paul Dunbar)                  | пх танкер            | 1943                  | США                 | 7243                               | 1943-1947                    |
| 108  | Белинский (Culberson)                   | пх груз.             | 1920                  | США                 | 5453                               | 1945-1945                    |
| 109  | Беломорканал                            | пх лесовоз           | 1936                  | Англия              | 2920                               | 1938-1971                    |
| 110  | Белоруссия (1)                          | пх лесовоз           | 1936                  | Англия              | 2920                               | 1938-1944                    |
| 111  | Белоруссия (2) (West Hosokie)           | пх груз.             | 1918                  | США                 | 4971                               | 1944-1948                    |
| 112  | Белоярск                                | тх танкер            | 1970                  | СССР                | 1607                               | 1970-1972                    |
| 113  | Бердск                                  | тх танкер            | 1970                  | СССР                | 1569                               | 1970-1972                    |
| 114  | Березиналес                             | тх лесовоз           | 1963                  | Польша              | 4673                               | 1963-1986                    |
| 115  | Бикин (1)                               | тх груз.             | 1960                  | ГДР                 | 3359                               | 1960-1985                    |
| 116  | Бикин (2)                               | тх рефрижератор      | 1990                  | Греция              | 4295                               | 1990-наст.вр.                |
| 117  | Билибино                                | тх буксир-толкач     | 1977                  | Япония              | 1179                               | 1977-1996                    |
| 118  | Бирюсинск                               | тх буксир-толкач     | 1977                  | Япония              | 1179                               | 1977-1997                    |
| 119  | Благовещенск                            | тх груз.             | 1953                  | Венгрия             | 1200                               | 1953-1968                    |
| 120  | Бодайбо                                 | тх лесовоз           | 1967                  | Польша              | 4846                               | 1968-1992                    |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

254

| № пп | Название судна<br>(предыдущие названия)        | тип судна               | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|------|--|-------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| 121  | Большереец                                     | тх буксир-толкач        | 1977                  | Япония              | 1179                              | 1977-1979                    |
| 122  | Борисоглебск                                   | тх танкер               | 1970                  | СССР                | 1772                              | 1970-1972                    |
| 123  | Бородино (Colobre)                             | пх груз.                | 1919                  | США                 | 6864                              | 1945-1951                    |
| 124  | Боря Цариков                                   | тх груз.                | 1971                  | ГДР                 | 3608                              | 1971-1997                    |
| 125  | Боцман Зотов (Монгугай (2))                    | тх груз.                | 1960                  | ГДР                 | 3359                              | 1960-1983                    |
| 126  | Боцман Мошков                                  | тх лесовоз              | 1977                  | Польша              | 10117                             | 1977-наст.вр.                |
| 127  | Братск   | тх лед. транспорт.      | 1983                  | Финляндия           | 18629                             | 1983-1995                    |
| 128  | Братсклес                                      | тх лесовоз              | 1964                  | Польша              | 4677                              | 1964-1987                    |
| 129  | Брест  | пх груз.                | 1953                  | Финляндия           | 2550                              | 1953-1979                    |
| 130  | Брянск (William E.Ritter)                      | пх либерти              | 1944                  | США                 | 7215                              | 1944-1974                    |
| 131  | Бурейлес                                       | тх лесовоз              | 1963                  | Польша              | 4673                              | 1963-1989                    |
| 132  | Бурят (Лейк Фарлей)                            | пх груз.                | 1919                  | США                 | 2599                              | 1932-1934                    |
| 133  | Бухара   | пх груз.                | 1935                  | Германия            | 2300                              | 1949-1965                    |
| 134  | Бухара (2)                                     | тх лесовоз              | 1966                  | Польша              | 4846                              | 1966-1988                    |
| 135  | Вайян Кутюрье                                  | тх танкер               | 1931                  | СССР                | 7602                              | 1959-1975                    |
| 136  | Валдай (Orion)                                 | пх груз.                | 1935                  | Финляндия           | 2408                              | 1961-1968                    |
| 137  | Валериан Куйбышев (J. C. Fitzsimmons)          | пх танкер               | 1918                  | США                 | 6915                              | 1942-1944                    |
| 138  | Валерий Волков                                 | тх груз.                | 1970                  | ГДР                 | 3601                              | 1971-2000                    |
| 139  | Валерий Чкалов (2) (Grand P. Marsh)            | пх либерти              | 1943                  | США                 | 8430                              | 1943-1967                    |
| 140  | Валерий Чкалов (1) (Loves Agassis)             | пх либерти              | 1943                  | США                 | 7300                              | 1943-1943                    |
| 141  | Ванино   | тх груз.                | 1960                  | ГДР                 | 3359                              | 1960-1984                    |
| 142  | Ванкарем                                       | дэ гр.лед.класс         | 1966                  | СССР                | 8108                              | 1967-1989                    |
| 143  | Ванцетти                                       | пх груз.                | 1928                  | СССР                | 2363                              | 1938-1945                    |
| 144  | Варлаам Аванесов (Utacarbon)                   | пх танкер               | 1920                  | США                 | 7021                              | 1943-1945                    |
| 145  | Василий Бурханов                               | тх гр.лед.класс.        | 1986                  | Финляндия           | 18574                             | 1987-наст.вр.                |
| 146  | Василий Головин                                | дэ снабженец лед.класс. | 1988                  | СССР                | 13514                             | 1988-наст.вр.                |
| 147  | Василий Докучаев                               | тх груз.                | 1956                  | Бельгия             | 1849                              | 1956-1982                    |
| 148  | Василий Поярков                                | дэ портледокол          | 1965                  | СССР                | 2305                              | 1966-1988                    |
| 149  | Василий Федосеев                               | дэ гр.лед.класс.        | 1969                  | СССР                | 8108                              | 1969-1993                    |
| 150  | Вацлав Воровский (Маскинонж)                   | пх груз.                | 1911                  | Англия              | 4792                              | 1934-1941                    |
| 151  | Верхоянсклес                                   | тх лесовоз              | 1965                  | СССР                | 3240                              | 1972-1990                    |
| 152  | Ветлуга (Drechtroom)                           | пх груз.                | 1918                  | Голландия           | 1717                              | 1943-1945                    |
| 153  | Вилюйлес                                       | тх лесовоз              | 1964                  | Польша              | 4677                              | 1965-1981                    |
| 154  | Вилюйск  | тх танкер               | 1958                  | Финляндия           | 3800                              | 1958-1971                    |
| 155  | Виссарион Белинский                            | тх груз.                | 1954                  | Бельгия             | 1849                              | 1954-1958                    |
| 156  | Витебск (John Minto)                           | пх либерти              | 1943                  | США                 | 7176                              | 1943-1971                    |
| 157  | Витим  | тх груз.                | 1966                  | ГДР                 | 9455                              | 1967-1987                    |
| 158  | Витимлес                                       | тх лесовоз              | 1964                  | Польша              | 4677                              | 1964-1965                    |
| 159  | Витус Беринг (1)                               | пх груз.                | 1956                  | Польша              | 3816                              | 1956-1981                    |
| 160  | Витус Беринг (2)                               | дэ снабженец лед.класс. | 1986                  | СССР                | 13514                             | 1986-1997                    |
| 161  | Витя Ситница                                   | тх груз.                | 1971                  | ГДР                 | 3608                              | 1971-1999                    |
| 162  | Витя Хоменко                                   | тх груз.                | 1969                  | ГДР                 | 3601                              | 1969-1998                    |
| 163  | Витя Чаленко                                   | тх груз.                | 1977                  | ГДР                 | 3608                              | 1977-1999                    |
| 164  | Вишера (Oduna)                                 | пх груз.                | 1920                  | США                 | 3471                              | 1942-1944                    |
| 165  | Владивосток (3)                                | дэ ледокол              | 1969                  | Финляндия           | 9417                              | 1969-1997                    |
| 166  | Владивосток (4)                                | тх контейнеровоз        | 1998                  | Польша              | 16575                             | 1998-наст.вр.                |
| 167  | Владимир Арсеньев (1)                          | пх груз.                | 1956                  | Польша              | 3816                              | 1956-1979                    |
| 168  | Владимир Арсеньев (2)                          | дэ снабженец лед.класс. | 1987                  | СССР                | 13514                             | 1987-1998                    |
| 169  | Владимир Короленко                             | тх груз.                | 1969                  | Югославия           | 10457                             | 1969-1992                    |
| 170  | Владимир Маяковский                            | тх груз.                | 1968                  | Югославия           | 19401                             | 1968-1994                    |
| 171  | Владимир Маяковский (Бела Кун)                 | тх груз.                | 1930                  | СССР                | 3972                              | 1941-1967                    |
| 172  | Владимир Мордвинов                             | тх лесовоз-пакетовоз    | 1973                  | Польша              | 10114                             | 1973-1996                    |
| 173  | Войков (Samuel P.Langley)                      | пх либерти              | 1943                  | США                 | 7281                              | 1943-1974                    |
| 174  | Волга (Косарев)                                | тх груз.                | 1936                  | Голландия           | 2847                              | 1940-1968                    |
| 175  | Волгоград (Thomas F. Flaherty, Сталинград (2)) | пх либерти              | 1944                  | США                 | 7281                              | 1944-1978                    |
| 176  | Волна (Смельчак)                               | пх груз.пасс.           | 1897                  | Финляндия           | 270                               | 1924-1933                    |
| 177  | Волхов (Immo)                                  | пх груз.                | 1923                  | Германия            | 2259                              | 1940-1962                    |
| 178  | Волховстрой (Галесбург)                        | пх груз.                | 1918                  | США                 | 5138                              | 1934-1965                    |
| 179  | Волчанск                                       | тх груз.                | 1968                  | ГДР                 | 9455                              | 1969-1999                    |
| 180  | Вольск   | тх груз.                | 1967                  | ГДР                 | 9455                              | 1967-1988                    |
| 181  | Воскресенск                                    | тх лесовоз              | 1966                  | Польша              | 4846                              | 1966-1975                    |
| 182  | Восток (West Celeron)                          | пх груз.                | 1920                  | США                 | 6021                              | 1942-1948                    |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

255

| № пп | Название судна<br>(предыдущие названия) | тип судна            | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести-<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|------|---|----------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------------|
| 183  | Восточный                               | тх груз.             | 1968                  | ГДР                 | 9455                               | 1968-1992                    |
| 184  | Воткинск                                | тх груз.             | 1967                  | ГДР                 | 9455                               | 1967-1990                    |
| 185  | Вторая пятилетка (Siletz)               | пх груз.             | 1919                  | США                 | 6068                               | 1943-1947                    |
| 186  | Выборг (Kailua)                         | пх груз.             | 1919                  | США                 | 5983                               | 1942-1947                    |
| 187  | Высокогорск (1)                         | тх груз.             | 1966                  | ГДР                 | 9455                               | 1966-1987                    |
| 188  | Высокогорск (2)                         | тх лесовоз           | 1991                  | Испания             | 7095                               | 1991-наст.вр.                |
| 189  | Высоцк                                  | тх груз.             | 1968                  | ГДР                 | 9455                               | 1968-1988                    |
| 190  | Вьюга                                   | пх гр.пасс.          | 1916                  | Россия              | 551                                | 1926-1928                    |
| 191  | Вячеслав Молотов                        | тбх пасс.            | 1940                  | Голландия           | 7494                               | 1950-1955                    |
| 192  | Гавриил Державин                        | тх груз.             | 1969                  | Югославия           | 10457                              | 1969-1992                    |
| 193  | Гавриил Кирдищев                        | тх ро-ро             | 1976                  | СССР                | 8467                               | 1976-наст.вр.                |
| 194  | Галич                                   | тх груз.             | 1963                  | Венгрия             | 1248                               | 1963-1980                    |
| 195  | Гамзат Цадаса                           | тх контейнеровоз     | 1971                  | Югославия           | 12280                              | 1971-наст.вр.                |
| 196  | Гелиос                                  | тх буксир-спасатель  | 1962                  | СССР                | 828                                | 1962-1989                    |
| 197  | Генерал Багратион (España)              | пх груз.пасс.        | 1922                  | Германия            | 7322                               | 1947-1947                    |
| 198  | Генерал Ватутин (Jey Cooke)             | пх либерти           | 1944                  | США                 | 7300                               | 1944-1950                    |
| 199  | Генерал Панфилов (George E. Goodfellow) | пх либерти           | 1944                  | США                 | 7290                               | 1944-1976                    |
| 200  | Георгий (Амур)                          | пх груз.             | 1882                  | Англия              | 1298                               | 1924-1931                    |
| 201  | Георгий Седов                           | дэ порт.ледокол      | 1967                  | СССР                | 2305                               | 1992-1992                    |
| 202  | Герой Волков                            | тх танкер            | 1987                  | СССР                | 4178                               | 1988-1999                    |
| 203  | Гижига (1)                              | тх груз.             | 1936                  | СССР                | 987                                | 1936-1939                    |
| 204  | Гижига (2)                              | дэ гр.лед.класс      | 1967                  | СССР                | 8108                               | 1968-1970                    |
| 205  | Глеб Успенский                          | тх груз.             | 1951                  | Бельгия             | 1849                               | 1951-1966                    |
| 206  | Глухов                                  | тх груз.             | 1964                  | Венгрия             | 1248                               | 1964-1982                    |
| 207  | Гоголь (Wadai)                          | пх пасс.             | 1922                  | Германия            | 4700                               | 1946-1950                    |
| 208  | Горно-Алтайск (1)                       | тх груз.             | 1963                  | ГДР                 | 3725                               | 1964-1987                    |
| 209  | Горно-Алтайск (2)                       | тх рефрижератор      | 1990                  | Греция              | 4295                               | 1990-наст.вр.                |
| 210  | Горький                                 | тх танкер            | 1955                  | СССР                | 8229                               | 1955-1972                    |
| 211  | Григорий Александров                    | тх балкер            | 1986                  | Болгария            | 16502                              | 1986-наст.вр.                |
| 212  | Григорий Алексеев                       | тх щеповоз           | 1974                  | Япония              | 18398                              | 1974-1997                    |
| 213  | Григорий Орджоникидзе                   | тх пасс.             | 1959                  | ГДР                 | 4871                               | 1959-1985                    |
| 214  | Гриша Акопян (1) (Сула)                 | тх груз.             | 1965                  | ГДР                 | 3743                               | 1965-1990                    |
| 215  | Гриша Акопян (2)                        | тх груз.             | 1969                  | ГДР                 | 3411                               | 1969-1971                    |
| 216  | Гродеково                               | тх лесовоз           | 1965                  | Польша              | 4846                               | 1965-1999                    |
| 217  | Дальнегорск (1) (Тетюхе)                | тх груз.             | 1965                  | ГДР                 | 3743                               | 1966-1991                    |
| 218  | Дальнегорск (2)                         | тх рефрижератор      | 1990                  | Греция              | 5286                               | 1990-наст.вр.                |
| 219  | Дальнереченск (Иман)                    | тх груз.             | 1962                  | ГДР                 | 3455                               | 1962-1982                    |
| 220  | Дальний                                 | тх груз.             | 1959                  | ГДР                 | 3359                               | 1960-1985                    |
| 221  | Двина (Ibai)                            | пх груз.пасс.        | 1927                  | Испания             | 6629                               | 1943-1960                    |
| 222  | Декабрист (1) (Анадырь)                 | пх груз.             | 1904                  | Англия              | 7363                               | 1940-1942                    |
| 223  | Декабрист (2) (E.H. Harriman)           | пх либерти           | 1943                  | США                 | 7202                               | 1943-1972                    |
| 224  | Десна (West Camargo)                    | пх груз.             | 1920                  | США                 | 6050                               | 1943-1955                    |
| 225  | Джурма (1) (Бриелле)                    | пх груз.             | 1921                  | Голландия           | 6908                               | 1959-1967                    |
| 226  | Джурма (2)                              | тх лесовоз           | 1968                  | ПНР                 | 4846                               | 1968-1999                    |
| 227  | Диомид                                  | пх порт.буксир       | 1900                  | Англия              | 105                                | 1924-1932                    |
| 228  | Диомид (2)                              | тх буксир-спасатель  | 1959                  | СССР                | 828                                | 1959-1988                    |
| 229  | Днепр (Мильтон Стар)                    | пх рефрижератор      | 1914                  | Англия              | 3071                               | 1933-1934                    |
| 230  | Днепрострой (Dallas)                    | пх груз.             | 1918                  | США                 | 4756                               | 1930-1965                    |
| 231  | Долинск (Otsego, Урал)                  | пх груз.пасс.        | 1902                  | Германия            | 4639                               | 1944-1955                    |
| 232  | Дон (Манто)                             | пх груз.             | 1922                  | Норвегия            | 1598                               | 1940-1947                    |
| 233  | Донбасс (1)                             | тх танкер            | 1935                  | СССР                | 7925                               | 1940-1942                    |
| 234  | Донбасс (2) (Caliche)                   | пх танкер            | 1918                  | США                 | 4815                               | 1943-1944                    |
| 235  | Донбасс (3) (William C. MC. Tarnahan)   | пх танкер            | 1941                  | США                 | 7302                               | 1944-1944                    |
| 236  | Донбасс (4) (Beacon Rock)               | пх танкер            | 1944                  | США                 | 10448                              | 1944-1946                    |
| 237  | Донбасс (5)                             | пх груз.             | 1952                  | Польша              | 3859                               | 1952-1979                    |
| 238  | Егорьевск                               | тх танкер            | 1959                  | СССР                | 10000                              | 1963-1972                    |
| 239  | Елена Стасова                           | тх груз.             | 1974                  | Польша              | 6551                               | 1974-1998                    |
| 240  | Елена Шатрова                           | тх лесовоз           | 1990                  | Испания             | 5970                               | 1990-наст.вр.                |
| 241  | Емельян Пугачев (2) (Lauis Agossiz)     | пх либерти           | 1943                  | США                 | 7290                               | 1943-1977                    |
| 242  | Емельян Пугачев (1)                     | пх груз.             | 1919                  | США                 | 2560                               | 1943-1944                    |
| 243  | Емельян Ярославский                     | тх груз.             | 1974                  | Польша              | 6908                               | 1975-1999                    |
| 244  | Енисей (1)                              | дэ груз. лед. класс. | 1954                  | Голландия           | 7503                               | 1954-1980                    |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

256

| № пп | Название судна<br>(предыдущие названия)    | тип судна             | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|------|--|-----------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| 245  | Енисей (2)                                 | тх балкер             | 1985                  | Респуб. Корея       | 22629                             | 1988-наст.вр.                |
| 246  | Ереван (Joseph Watt)                       | пх л иберти           | 1943                  | США                 | 7281                              | 1943-1975                    |
| 247  | Ермак                                      | дэ ледокол            | 1974                  | Финляндия           | 14058                             | 1975-2000                    |
| 248  | Ерофей Хабаров                             | дэ порт.ледокол       | 1963                  | СССР                | 2305                              | 1963-1993                    |
| 249  | Жан Жорес (Thomas Nast)                    | пх либерти            | 1943                  | США                 | 8403                              | 1943-1948                    |
| 250  | Желябов (Озилия)                           | пх груз.пасс.         | 1911                  | Швеция              | 654                               | 1932-1949                    |
| 251  | Забайкалье                                 | дэ гр.пасс.лед.класс. | 1956                  | СССР                | 8316                              | 1956-1965                    |
| 252  | Забайкальск                                | тх лесовоз            | 1967                  | Польша              | 4846                              | 1967-1977                    |
| 253  | Заветы Ильича                              | тх танкер             | 1969                  | Польша              | 14164                             | 1969-1972                    |
| 254  | Загорск                                    | тх лесовоз            | 1966                  | Польша              | 4846                              | 1967-1988                    |
| 255  | Зайсан                                     | тх груз.              | 1959                  | ГДР                 | 3359                              | 1959-1973                    |
| 256  | Зея  | тх груз.              | 1962                  | Венгрия             | 1248                              | 1962-1980                    |
| 257  | Зина Портнова                              | тх груз.              | 1968                  | ГДР                 | 3736                              | 1968-2000                    |
| 258  | Зиновий Соловьев                           | тх груз.              | 1974                  | Польша              | 6908                              | 1975-1996                    |
| 259  | Зырянин (Dakotan)                          | пх груз.              | 1912                  | США                 | 6476                              | 1943-1957                    |
| 260  | Иван Бабушкин                              | тх груз.              | 1956                  | Бельгия             | 1849                              | 1957-1980                    |
| 261  | Иван Гончаров                              | тх груз.              | 1952                  | Бельгия             | 1849                              | 1952-1958                    |
| 262  | Иван Котляревский                          | тх груз.              | 1970                  | Югославия           | 12280                             | 1971-1998                    |
| 263  | Иван Кулибин (Gouverner Morris, Ленинград) | пх либерти            | 1943                  | США                 | 7237                              | 1943-1974                    |
| 264  | Иван Макарьин                              | тх балкер лед. класс. | 1981                  | ГДР                 | 14043                             | 1986-наст.вр.                |
| 265  | Иван Москвитин                             | дэ порт.ледокол       | 1971                  | СССР                | 2305                              | 1978-1997                    |
| 266  | Иван Ползунов (Charles. E.Duyea, Орел)     | пх либерти            | 1943                  | США                 | 7300                              | 1943-1949                    |
| 267  | Иван Сырых                                 | тх лесовоз-пакетовоз  | 1973                  | Польша              | 10114                             | 1973-1997                    |
| 268  | Игарка (1)                                 | пх лесовоз            | 1936                  | Англия              | 2929                              | 1939-1970                    |
| 269  | Игарка (2)                                 | тх лед.транспортный   | 1983                  | Финляндия           | 18629                             | 1983-наст.вр.                |
| 270  | Игорь Ильинский                            | тх лесовоз            | 1990                  | Испания             | 5970                              | 1990-наст.вр.                |
| 271  | Ижма                                       | тх груз.              | 1959                  | ГДР                 | 3359                              | 1960-1981                    |
| 272  | Ижора (Coast Merchant)                     | пх груз.              | 1919                  | США                 | 3665                              | 1944-1946                    |
| 273  | Измаил (Wermont)                           | пх груз.              | 1919                  | США                 | 5651                              | 1944-1950                    |
| 274  | Ильич (2) (Caribia)                        | тх пасс.              | 1933                  | Германия            | 13101                             | 1947-1981                    |
| 275  | Ильич (Вече)                               | пх груз.пасс.         | 1895                  | Англия              | 4166                              | 1935-1944                    |
| 276  | Ильмень (Атена)                            | пх груз.              | 1933                  | Германия            | 2369                              | 1942-1943                    |
| 277  | Илья Мечников                              | тх рефрижератор       | 1976                  | Польша              | 6412                              | 1976-наст.вр.                |
| 278  | Илья Муромец (Eisbar)                      | пх порт.ледокол       | 1941                  | Швеция              | 1427                              | 1957-1979                    |
| 279  | Иматра                                     | тх груз.              | 1962                  | Венгрия             | 1308                              | 1962-1972                    |
| 280  | Индибирка (Цинан-Фу)                       | пх груз.пасс. .       | 1886                  | Англия              | 2336                              | 1924-1933                    |
| 281  | Иннокентий Кочнев                          | тх груз.              | 1989                  | Япония              | 6000                              | 1989-1991                    |
| 282  | Интернационал                              | тх танкер             | 1968                  | Польша              | 14164                             | 1968-1972                    |
| 283  | Иосиф Сталин (J. Fletcher Farrel )         | пх танкер             | 1921                  | США                 | 6881                              | 1943-1959                    |
| 284  | Иркутск (Texmar)                           | пх груз.              | 1919                  | США                 | 5505                              | 1944-1950                    |
| 285  | Искра (1)                                  | пх груз.              | 1928                  | США                 | 2513                              | 1941-1947                    |
| 286  | Искра (2)                                  | тх танкер             | 1954                  | Финляндия           | 1100                              | 1954-1967                    |
| 287  | Истра (Львов, Maine)                       | пх груз.              | 1920                  | США                 | 5435                              | 1944-1950                    |
| 288  | Итуруп                                     | тх морской буксир     | 1957                  | КНР                 | 368                               | 1957-1964                    |
| 289  | Кавалерово                                 | тх лесовоз            | 1970                  | Румыния             | 3016                              | 1971-1997                    |
| 290  | Кавказ (Wind Dush)                         | пх груз.              | 1918                  | США                 | 5587                              | 1944-1955                    |
| 291  | Казань                                     | пх груз.              | 1944                  | Голландия           | 2884                              | 1957-1958                    |
| 292  | Каменец – Подольск (1) (Verment)           | пх груз.              | 1919                  | США                 | 6145                              | 1942-1943                    |
| 293  | Каменец– Подольск (2) (Robert S. Abbot)    | пх либерти            | 1944                  | США                 | 7216                              | 1944-1970                    |
| 294  | Камо                                       | пх груз.              | 1905                  | Англия              | 3800                              | 1932-1936                    |
| 295  | Камчадал (Лейк Фенсдел)                    | пх груз.              | 1919                  | США                 | 2598                              | 1931-1963                    |
| 296  | Камчатка                                   | тх груз.              | 1964                  | ГДР                 | 3725                              | 1965-1988                    |
| 297  | Камчатнефть (Коммершиал Алабама)           | пх груз.              | 1920                  | США                 | 2599                              | 1938-1942                    |
| 298  | Канск                                      | тх лесовоз            | 1967                  | Польша              | 4846                              | 1967-1995                    |
| 299  | Капитан Артюх                              | тх контейнеровоз      | 1986                  | Болгария            | 9548                              | 1986-наст.вр.                |
| 300  | Капитан Афанасьев                          | тх контейнеровоз      | 1998                  | Польша              | 16575                             | 1998-наст.вр.                |
| 301  | Капитан Бабиевский                         | тх контейнеровоз      | 1988                  | Япония              | 6000                              | 1988-1989                    |
| 302  | Капитан Баканов                            | тх лесовоз-пакетовоз  | 1974                  | Польша              | 10179                             | 1975-1998                    |
| 303  | Капитан Белошапкин (Адмиллес)              | тх лесовоз            | 1961                  | Польша              | 4638                              | 1961-1987                    |
| 304  | Капитан Бондаренко                         | дэ груз.лед.класс.    | 1966                  | СССР                | 8108                              | 1966-1988                    |
| 305  | Капитан Бянкин                             | тх контейнеровоз      | 1994                  | Польша              | 9530                              | 1994-наст.вр.                |
| 306  | Капитан Вага                               | тх контейнеровоз      | 1988                  | Япония              | 6000                              | 1988-1991                    |







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

257

| № пп | Название судна<br>(предыдущие названия) | тип судна             | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести-<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|------|---|-----------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------------|
| 307  | Капитан Василевский                     | тх лесовоз-пакетовоз  | 1976                  | Польша              | 10117                              | 1976-1996                    |
| 308  | Капитан Вислобоков (Texas)              | пх груз.              | 1919                  | США                 | 5638                               | 1944-1946                    |
| 309  | Капитан Гнездилов                       | тх контейнеровоз      | 1980                  | СССР                | 5333                               | 1980-наст.вр.                |
| 310  | Капитан Готский                         | дэ груз.лед.класс     | 1965                  | СССР                | 8108                               | 1965-1992                    |
| 311  | Капитан Гришин                          | тх контейнеровоз      | 1988                  | Япония              | 6000                               | 1988-1991                    |
| 312  | Капитан Дублицкий                       | тх лесовоз-пакетовоз  | 1975                  | Польша              | 10117                              | 1976-2000                    |
| 313  | Капитан Кирий                           | тх лесовоз-пакетовоз  | 1974                  | Польша              | 10117                              | 1974-1980                    |
| 314  | Капитан Кондратьев                      | дэ груз.лед.класс.    | 1972                  | СССР                | 8108                               | 1973-1995                    |
| 315  | Капитан Конев                           | тх контейнеровоз      | 1995                  | Польша              | 9530                               | 1995-наст.вр.                |
| 316  | Капитан Кремс                           | тх контейнеровоз      | 1980                  | СССР                | 5333                               | 1981-наст.вр.                |
| 317  | Капитан Куров                           | тх контейнеровоз      | 1986                  | Германия            | 14068                              | 1994-наст.вр.                |
| 318  | Капитан Любченко                        | тх лесовоз-пакетовоз  | 1977                  | Польша              | 10117                              | 1978-наст.вр.                |
| 319  | Капитан Лютиков                         | тх груз.              | 1971                  | СССР                | 5923                               | 1971-1996                    |
| 320  | Капитан Ляшенко                         | тх контейнеровоз      | 1987                  | Болгария            | 9764                               | 1988-наст.вр.                |
| 321  | Капитан Ман                             | тх гр.лед.класс       | 1985                  | Финляндия           | 18574                              | 1986-наст.вр.                |
| 322  | Капитан Марков                          | дэ груз.лед.класс.    | 1968                  | СССР                | 8108                               | 1968-1990                    |
| 323  | Капитан Маслов                          | тх контейнеровоз      | 1998                  | Польша              | 16281                              | 1998-наст.вр.                |
| 324  | Капитан Медвецкий                       | тх контейнеровоз      | 1988                  | Япония              | 6000                               | 1988-1989                    |
| 325  | Капитан Миловзоров                      | тх лесовоз-пакетовоз. | 1975                  | Польша              | 10117                              | 1975-1999                    |
| 326  | Капитан Мышевский                       | дэ груз.лед.класс.    | 1971                  | СССР                | 8108                               | 1971-1994                    |
| 327  | Капитан Самойленко                      | тх лесовоз-пакетовоз  | 1975                  | Польша              | 10117                              | 1976-2000                    |
| 328  | Капитан Сахаров                         | тх контейнеровоз      | 1980                  | СССР                | 4827                               | 1980-1986                    |
| 329  | Капитан Сергиевский                     | тх контейнеровоз      | 1981                  | СССР                | 5333                               | 1981-наст.вр.                |
| 330  | Капитан Серых                           | тх контейнеровоз      | 1986                  | Германия            | 14066                              | 1993-наст.вр.                |
| 331  | Капитан Силин                           | тх контейнеровоз      | 1988                  | Япония              | 6000                               | 1988-1989                    |
| 332  | Капитан Смирнов (Colambian)             | пх груз.              | 1913                  | США                 | 6738                               | 1944-1963                    |
| 333  | Капитан Хлебников                       | дэ ледокол            | 1981                  | Финляндия           | 12288                              | 1981-наст.вр.                |
| 334  | Капитан Цируль                          | тх балкер лед.класс   | 1981                  | ГДР                 | 14043                              | 1981-наст.вр.                |
| 335  | Капитан Шевченко                        | тх лесовоз-пакетовоз  | 1977                  | Польша              | 10117                              | 1977-наст.вр.                |
| 336  | Кара                                    | пх груз.              | 1936                  | СССР                | 2325                               | 1943-1946                    |
| 337  | Карага (1) (Тосна)                      | пх груз.              | 1922                  | Англия              | 1934                               | 1933-1939                    |
| 338  | Карага 2                                | тх лесовоз            | 1970                  | Румыния             | 3023                               | 1971-1997                    |
| 339  | Караганда (Vermar, Каменец-Подольск)    | пх груз.              | 1919                  | США                 | 5568                               | 1944-1950                    |
| 340  | Карл Либкнехт (Паллада)                 | пх груз.рефр.         | 1900                  | Германия            | 3340                               | 1938-1964                    |
| 341  | Карл Маркс (Диана)                      | пх груз.рефр.         | 1899                  | Германия            | 3502                               | 1939-1945                    |
| 342  | Каширстрой (Чеболин)                    | пх груз.              | 1918                  | США                 | 4907                               | 1933-1962                    |
| 343  | Каяк (Kajon)                            | пх груз.              | 1902                  | Англия              | 3234                               | 1943-1954                    |
| 344  | Кемерово                                | пх груз.              | 1953                  | Польша              | 3816                               | 1953-1979                    |
| 345  | Кемь                                    | тх лесовоз            | 1967                  | СССР                | 3031                               | 1973-1998                    |
| 346  | Киев (2) (Coast Miller)                 | пх груз.              | 1920                  | США                 | 3491                               | 1943-1950, 1953-1961         |
| 347  | Киев (1) (Реншайд)                      | пх груз.              | 1916                  | Германия            | 5823                               | 1940-1942                    |
| 348  | Киев (3)                                | дэ ледокол            | 1965                  | Финляндия           | 9424                               | 1990-1993                    |
| 349  | КИМ                                     | тх груз.              | 1931                  | СССР                | 5114                               | 1939-1970                    |
| 350  | Кингисепп.                              | пх груз.              | 1933                  | СССР                | 2541                               | 1938-1965                    |
| 351  | Кировский                               | тх морск.буксир       | 1955                  | КНР                 | 368                                | 1955-1968                    |
| 352  | Кишинев (2) (Hestia)                    | пх груз.пасс.         | 1929                  | Германия            | 2882                               | 1947-1960                    |
| 353  | Клара Цеткин                            | тх лесовоз            | 1934                  | СССР                | 4171                               | 1954-1970                    |
| 354  | Клара Цеткин (2)                        | тх рефрижератор       | 1971                  | Польша              | 5244                               | 1977-1998                    |
| 355  | Клязьма                                 | тх танкер             | 1952                  | Финляндия           | 1081                               | 1952-1975                    |
| 356  | Ковда                                   | пх груз.              | 1924                  | Норвегия            | 1672                               | 1932-1952                    |
| 357  | Ковдор                                  | тх груз.              | 1967                  | ГДР                 | 3361                               | 1967-1993                    |
| 358  | Кола (Satartia)                         | пх груз.              | 1919                  | США                 | 5475                               | 1942-1943                    |
| 359  | Колхозник (1) (Rockliffe)               | пх груз.              | 1925                  | Англия              | 3880                               | 1941-1942                    |
| 360  | Колхозник (2) (Charles Wilkes)          | пх либерти            | 1943                  | США                 | 7241                               | 1943-1950                    |
| 361  | Кольма (Проспер)                        | пх гр.пасс.           | 1906                  | Норвегия            | 1528                               | 1925-1935                    |
| 362  | Коля Мяготин                            | тх груз.              | 1969                  | ГДР                 | 3601                               | 1969-1998                    |
| 363  | Комилес                                 | пх.груз.              | 1932                  | СССР                | 3962                               | 1933-1948                    |
| 364  | Комсомолец (Dione 1, Ораниенбаум)       | пх груз.              | 1920                  | Швеция              | 1740                               | 1947-1952                    |
| 365  | Комсомолец Артема                       | тх груз.              | 1974                  | СССР                | 5923                               | 1974-1996                    |
| 366  | Комсомолец Владивостока                 | тх груз.              | 1973                  | СССР                | 6168                               | 1973-1997                    |
| 367  | Комсомолец Казахстана                   | тх груз.              | 1975                  | СССР                | 6168                               | 1975-1996                    |
| 368  | Комсомолец Находки                      | тх груз.              | 1971                  | СССР                | 5923                               | 1971-1981                    |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

258

| №<br>пп | Название судна<br>(предыдущие названия) | тип судна            | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|---------|---|----------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| 369     | Комсомолец Приморья (1)                 | тх танкер            | 1960                  | Финляндия           | 3800                              | 1960-1972                    |
| 370     | Комсомолец Приморья (2)                 | тх рефрижератор      | 1983                  | ГДР                 | 12398                             | 1983-наст.вр.                |
| 371     | Комсомолец Спасска                      | тх груз.             | 1972                  | СССР                | 6168                              | 1973-1997                    |
| 372     | Комсомолец Туркмении                    | тх груз.             | 1975                  | СССР                | 6168                              | 1975-1996                    |
| 373     | Комсомолец Уссурийска                   | тх груз.             | 1972                  | СССР                | 5923                              | 1973-1997                    |
| 374     | Комсомольск                             | пх лесовоз           | 1936                  | Англия              | 2920                              | 1938-1971                    |
| 375     | Кондопога                               | тх лесовоз           | 1967                  | СССР                | 3031                              | 1973-1990                    |
| 376     | Константин Паустовский                  | тх. груз.            | 1970                  | Югославия           | 12280                             | 1971-1995                    |
| 377     | Константин Петровский                   | тх лесовоз-пакетовоз | 1974                  | Польша              | 10117                             | 1975-1998                    |
| 378     | Кооперация                              | тх балкер            | 1989                  | СССР                | 31649                             | 1989-наст.вр.                |
| 379     | Красин                                  | дэ ледокол           | 1976                  | Финляндия           | 14058                             | 1990-наст.вр.                |
| 380     | Краскино (1)                            | тх лесовоз           | 1965                  | Польша              | 4846                              | 1966-1988                    |
| 381     | Краскино (2)                            | тх рефрижератор      | 1990                  | Япония              | 5286                              | 1991-наст.вр.                |
| 382     | Красная Армия (Pioneer Valley)          | пх танкер            | 1944                  | США                 | 10448                             | 1944-1947                    |
| 383     | Красноармеец (Cerfo)                    | пх груз.             | 1919                  | Канада              | 2200                              | 1937-1962                    |
| 384     | Красногвардеец (2)                      | тх контейнеровоз     | 1986                  | Болгария            | 9548                              | 1986-наст.вр.                |
| 385     | Красногвардеец (Charles S. Fairchild)   | пх либерти           | 1943                  | США                 | 7148                              | 1943-1973                    |
| 386     | Красное Знамя (Веверлей)                | пх груз.             | 1901                  | Англия              | 2271                              | 1942-1949                    |
| 387     | Красноярск (Сахалин (1))                | пх груз.пасс.        | 1930                  | СССР                | 3554                              | 1931-1958                    |
| 388     | Красноярский комсомолец                 | тх груз.             | 1972                  | СССР                | 5923                              | 1972-1995                    |
| 389     | Красный Октябрь (Веерхавен)             | пх груз.             | 1911                  | Англия              | 3294                              | 1932-1955                    |
| 390     | Красный Партизан (Григорий Зиновьев)    | пх груз.             | 1927                  | СССР                | 2418                              | 1928-1943                    |
| 391     | Кречет (Polaris)                        | пх гр.пасс.          | 1899                  | Англия              | 2280                              | 1931-1942                    |
| 392     | Крильон (Preussen)                      | пх пасс.             | 1909                  | Германия            | 5034                              | 1950-1975                    |
| 393     | Кроноцкий                               | тх снабженец         | 1983                  | СССР                | 235                               | 1983-наст.вр.                |
| 394     | Кронштадт (Kronoborg)                   | пх груз.             | 1920                  | Англия              | 8287                              | 1955-1968                    |
| 395     | Кубань (William G.T. Vault)             | пх либерти           | 1943                  | США                 | 7194                              | 1943-1946                    |
| 396     | Кузбасс                                 | пх груз.             | 1952                  | Польша              | 3859                              | 1952-1981                    |
| 397     | Кузнец Лесов (Северолес)                | тх груз.             | 1933                  | СССР                | 3974                              | 1934-1935                    |
| 398     | Кузнецкстрой                            | пх груз.             | 1936                  | Дания               | 2981                              | 1938-1946                    |
| 399     | Кузьма Минин (Steel Trader)             | пх груз.             | 1920                  | США                 | 5687                              | 1944-1945                    |
| 400     | Куйбышев (Hamakua)                      | пх груз              | 1919                  | США                 | 6403                              | 1944-1967                    |
| 401     | Кулу (Batoe)                            | пх груз.             | 1917                  | Голландия           | 6820                              | 1942-1965                    |
| 402     | Кулунда                                 | тх лесовоз           | 1970                  | Румыния             | 3016                              | 1970-1997                    |
| 403     | Кунгур                                  | тх лесовоз           | 1966                  | Польша              | 4846                              | 1966-1999                    |
| 404     | Кура (Ceroze)                           | пх груз              | 1919                  | США                 | 2323                              | 1940-1948                    |
| 405     | Ладога (Arnfried)                       | пх груз.             | 1923                  | Германия            | 2332                              | 1939-1945                    |
| 406     | Лазарев                                 | тх груз.             | 1961                  | ГДР                 | 3446                              | 1961-1985                    |
| 407     | Лара Михеенко                           | тх груз.             | 1968                  | ГДР                 | 3601                              | 1969-1998                    |
| 408     | Лариса Рейснер                          | тх рефрижератор      | 1970                  | Польша              | 5238                              | 1977-1999                    |
| 409     | Лахта                                   | тх лесовоз           | 1967                  | СССР                | 3031                              | 1982-1998                    |
| 410     | Лев Толстой (1) (White Clover)          | пх груз.             | 1920                  | США                 | 5599                              | 1945-1948                    |
| 411     | Лев Толстой (2)                         | тх груз.             | 1951                  | Бельгия             | 1712                              | 1952-1955                    |
| 412     | Лейтенант Шмидт (Фраскати)              | пх груз.             | 1913                  | Германия            | 2498                              | 1932-1941                    |
| 413     | Ленинград                               | дэ ледокол           | 1965                  | Финляндия           | 9425                              | 1965-1992                    |
| 414     | Ленинское Знамя                         | тх танкер            | 1969                  | Польша              | 14203                             | 1969-1972                    |
| 415     | Леня Голиков                            | тх груз.             | 1968                  | ГДР                 | 3601                              | 1968-1995                    |
| 416     | Леонид Красин (Brann)                   | пх груз.             | 1913                  | Норвегия            | 1840                              | 1943-1945                    |
| 417     | Лермонтов (Pan Gulf)                    | пх груз.             | 1918                  | США                 | 5599                              | 1945-1950                    |
| 418     | Лесогорск                               | тх груз              | 1949                  | Венгрия             | 1194                              | 1950-1972                    |
| 419     | Лозовский (Петр Берг)                   | пх гр.пасс.          | 1903                  | Англия              | 3011                              | 1933-1949                    |
| 420     | Лок-Батан (Баку)                        | тх танкер            | 1930                  | СССР                | 1827                              | 1933-1949                    |
| 421     | Луга (De Soto)                          | пх груз.             | 1918                  | США                 | 6022                              | 1943-1948                    |
| 422     | Луначарский (Klamath)                   | пх груз.             | 1920                  | США                 | 6053                              | 1943-1960                    |
| 423     | Любовь Орлова                           | тх пасс.             | 1976                  | Югославия           | 4364                              | 1976-1996                    |
| 424     | Любовь Шевцова                          | тх груз.             | 1948                  | Венгрия             | 1194                              | 1949-1971                    |
| 425     | Людмила Сталь                           | тх груз.             | 1973                  | Польша              | 5651                              | 1974-1996                    |
| 426     | Магадан (1) (West Selene)               | пх груз.             | 1919                  | США                 | 5941                              | 1945-1945                    |
| 427     | Магадан (2)                             | пх груз.             | 1955                  | Польша              | 3816                              | 1955-1980                    |
| 428     | Магадан (3)                             | дэ ледокол           | 1982                  | Финляндия           | 5342                              | 1983-наст.вр.                |
| 429     | Магнитогорск (Luise Leonhardt)          | пх груз              | 1932                  | Англия              | 6339                              | 1951-1968                    |
| 430     | Маго                                    | тх груз.             | 1973                  | ГДР                 | 4497                              | 1978-2001                    |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

259

| № пп | Название судна<br>(предыдущие названия)      | тип судна            | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести-<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|------|--|----------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------------|
| 431  | Майкоп (1)                                   | тх танкер            | 1929                  | СССР                | 1846                               | 1939-1941                    |
| 432  | Майкоп (2) (Thomas H. Gallaudet)             | пх танкер            | 1943                  | США                 | 7243                               | 1943-1948                    |
| 433  | Макаров                                      | тх морской буксир    | 1954                  | КНР                 | 368                                | 1954-1959                    |
| 434  | Максим Горький                               | тх груз.             | 1932                  | СССР                | 4164                               | 1940-1971                    |
| 435  | Максим Михайлов                              | тх контейнеровоз     | 1979                  | ГДР                 | 22369                              | 1979-наст.вр.                |
| 436  | Малая Вишера                                 | тх груз.             | 1963                  | СССР                | 3114                               | 1963-1986                    |
| 437  | Малоярославец                                | тх груз.             | 1964                  | СССР                | 3114                               | 1964-1988                    |
| 438  | Маньч (2)                                    | тх груз.             | 1965                  | ГДР                 | 3742                               | 1965-1987                    |
| 439  | Маньч (1) (Mery Walton)                      | пх груз.             | 1920                  | США                 | 3122                               | 1938-1950                    |
| 440  | Марат Казей                                  | тх груз.             | 1968                  | ГДР                 | 3601                               | 1968-1976                    |
| 441  | Марина Раскова                               | тх рефрижератор      | 1971                  | Польша              | 5215                               | 1971-1996                    |
| 442  | Мариуполь (S.C.T. Dodd)                      | пх танкер            | 1920                  | США                 | 7024                               | 1943-1943                    |
| 443  | Мария Савина                                 | тх пасс.             | 1975                  | Югославия           | 4364                               | 1977-1996                    |
| 444  | Мария Ульянова                               | тх пасс.             | 1959                  | ГДР                 | 4871                               | 1970-1988                    |
| 445  | Махачкала                                    | тх танкер            | 1954                  | СССР                | 8229                               | 1965-1975                    |
| 446  | Махтум – Кули                                | тх груз.             | 1969                  | Югославия           | 10401                              | 1970-1992                    |
| 447  | Менделеев (Beauregard)                       | пх груз.             | 1920                  | США                 | 5976                               | 1945-1947                    |
| 448  | Менжинский (Oudewater)                       | пх груз.             | 1919                  | Голландия           | 3683                               | 1941-1944                    |
| 449  | Механик Волкош                               | тх контейнеровоз     | 1988                  | Япония              | 6000                               | 1988-1991                    |
| 450  | Механик Гордиенко                            | тх лесовоз-пакетовоз | 1974                  | Польша              | 10117                              | 1974-1998                    |
| 451  | Механик Желтовский                           | тх контейнеровоз     | 1980                  | СССР                | 4827                               | 1980-1985                    |
| 452  | Механик Колюжный                             | тх контейнеровоз     | 1991                  | Германия            | 11998                              | 1997-наст.вр.                |
| 453  | Механик Курако                               | тх контейнеровоз     | 1988                  | Япония              | 6000                               | 1989-1991                    |
| 454  | Механик Молдованов                           | тх контейнеровоз     | 1991                  | Германия            | 11998                              | 1997-наст.вр.                |
| 455  | Механик Поверов                              | тх контейнеровоз     | 1991                  | Япония              | 6030                               | 1991-1992                    |
| 456  | Механик Рыбачук                              | тх лесовоз           | 1967                  | Польша              | 5460                               | 1968-1995                    |
| 457  | Миклуха Маклай (Emmet D.Bogle, Ингул)        | пх либерти           | 1944                  | США                 | 7235                               | 1944-1947                    |
| 458  | Микоян                                       | пх груз.             | 1929                  | СССР                | 2332                               | 1934-1941                    |
| 459  | Минск (Muria)                                | пх груз.             | 1918                  | Германия            | 5949                               | 1948-1949                    |
| 460  | Минусинск                                    | тх щеповоз           | 1952                  | Япония              | 15416                              | 1974-1980                    |
| 461  | Мироныч (Михаил Томский)                     | пх груз.             | 1925                  | СССР                | 2274                               | 1943-1946                    |
| 462  | Михаил Владимирский                          | тх груз.             | 1974                  | Польша              | 5651                               | 1974-1997                    |
| 463  | Михаил Кутузов (Graham Taylor)               | пх либерти           | 1943                  | США                 | 7176                               | 1943-1973                    |
| 464  | Михаил Ломоносов (General W.C.Gorgas)        | пх гр.пасс.          | 1902                  | Германия            | 4689                               | 1944-1958                    |
| 465  | Михаил Ольминский                            | тх груз.             | 1976                  | Польша              | 6555                               | 1976-1996                    |
| 466  | Михаил Пришвин                               | тх контейнеровоз     | 1974                  | СССР                | 7312                               | 1975-2000                    |
| 467  | Михаил Светлов                               | тх контейнеровоз     | 1973                  | СССР                | 7312                               | 1985-1997                    |
| 468  | Михаил Фрунзе (Wiegand)                      | пх груз.             | 1922                  | Германия            | 6799                               | 1951-1968                    |
| 469  | Михаил Шолохов                               | тх пасс.             | 1986                  | Польша              | 12798                              | 1985-2004                    |
| 470  | Мичурин (Castilian Prince)                   | тх груз.             | 1923                  | Англия              | 3908                               | 1940-1946                    |
| 471  | Моисей Урицкий                               | тх пасс.             | 1959                  | ГДР                 | 4871                               | 1960-1987                    |
| 472  | Молодечно                                    | тх танкер            | 1956                  | СССР                | 9726                               | 1966-1972                    |
| 473  | Молот  | тх груз.             | 1928                  | СССР                | 949                                | 1932-1939                    |
| 474  | Молотов                                      | пх груз              | 1929                  | СССР                | 2332                               | 1939-1946                    |
| 475  | Монгол (Лейк Фаблюс)                         | пх груз.             | 1919                  | США                 | 2606                               | 1930-1939                    |
| 476  | Монгугай (Pronto)                            | пх груз.             | 1891                  | Германия            | 992                                | 1925-1933                    |
| 477  | Монолитный                                   | тх морской буксир    | 1954                  | КНР                 | 368                                | 1954-1965                    |
| 478  | Москальво (2)                                | тх танкер            | 1961                  | СССР                | 8229                               | 1961-1972                    |
| 479  | Москальво (Комершиал Орлиниан, Сахалиннефть) | пх груз.             | 1919                  | США                 | 2674                               | 1939-1948                    |
| 480  | Москва (2)                                   | дэ ледокол           | 1960                  | Финляндия           | 9427                               | 1961-1992                    |
| 481  | Москва (1) (W.M.Irish)                       | пх танкер            | 1918                  | США                 | 7037                               | 1944-1944                    |
| 482  | Мурманск (2)                                 | дэ ледокол           | 1968                  | Финляндия           | 9429                               | 1990-1995                    |
| 483  | Мурманск (1) (Empire Starlight)              | пх груз типа Эмпайр  | 1941                  | Гонконг             | 7153                               | 1951-1978                    |
| 484  | Наварин                                      | дэ груз.лед.класс    | 1967                  | СССР                | 8108                               | 1967-1969                    |
| 485  | Нагаево                                      | тх груз.             | 1960                  | ГДР                 | 3359                               | 1961-1984                    |
| 486  | Находка (1) (Irving W.Pratt)                 | пх либерти           | 1943                  | США                 | 7281                               | 1943-1970                    |
| 487  | Находка (2)                                  | тх танкер            | 1970                  | Польша              | 14164                              | 1971-1972                    |
| 488  | Невастрой (Bellingham)                       | пх груз.             | 1918                  | США                 | 4837                               | 1934-1964                    |
| 489  | Невельской                                   | тх морской буксир    | 1954                  | КНР                 | 487                                | 1954-1995                    |
| 490  | Невер  | тх груз.             | 1967                  | ГДР                 | 3361                               | 1967-1989                    |
| 491  | Неприступный                                 | тх морской буксир    | 1955                  | КНР                 | 368                                | 1955-1965                    |
| 492  | Нерча  | тх танкер            | 1952                  | Финляндия           | 1081                               | 1952-1973                    |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

260

| №<br>пп | Название судна<br>(предыдущие названия) | тип судна          | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|---------|---|--------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| 493     | Нерчинск                                | тх танкер          | 1967                  | СССР                | 1772                              | 1967-1972                    |
| 494     | Нижнеудинск                             | тх лесовоз         | 1968                  | ГДР                 | 3361                              | 1968-1989                    |
| 495     | Нижнеянск                               | тх груз.лед.класс  | 1983                  | Финляндия           | 18627                             | 1983-наст.вр.                |
| 496     | Николай Добролюбов                      | тх груз.           | 1954                  | Бельгия             | 1849                              | 1954-1958                    |
| 497     | Николай Долинский                       | тх груз.           | 1988                  | СССР                | 4643                              | 1990-наст.вр.                |
| 498     | Николай Карамзин                        | тх груз.           | 1969                  | Югославия           | 10401                             | 1969-1995                    |
| 499     | Николай Колотов                         | тх контейнеровоз   | 1991                  | Япония              | 6030                              | 1991-1992                    |
| 500     | Николай Кудачковский                    | тх снабженец       | 1990                  | Болгария            | 1908                              | 1990-наст.вр.                |
| 501     | Николай Малахов                         | тх контейнеровоз   | 1987                  | Япония              | 6000                              | 1987-1989                    |
| 502     | Николай Миронов                         | тх лесовоз         | 1965                  | Польша              | 4677                              | 1965-1989                    |
| 503     | Николай Некрасов                        | тх груз.           | 1954                  | Бельгия             | 1849                              | 1954-1958                    |
| 504     | Николай Островский                      | тх груз.           | 1955                  | Бельгия             | 1849                              | 1955-1984                    |
| 505     | Николай Пржевальский (1)                | пх груз.           | 1956                  | Польша              | 3816                              | 1956-1980                    |
| 506     | Николай Пржевальский (2)                | тх ро – ро         | 1984                  | СССР                | 9489                              | 1984-наст.вр.                |
| 507     | Николай Семашко                         | тх груз.           | 1973                  | Польша              | 5651                              | 1973-1996                    |
| 508     | Николай Чернышневский                   | тх груз.           | 1955                  | Бельгия             | 1849                              | 1955-1983                    |
| 509     | Никополь                                | тх танкер          | 1968                  | СССР                | 1754                              | 1968-1972                    |
| 510     | Нина Сагайдак                           | тх груз.           | 1970                  | ГДР                 | 3601                              | 1971-1983                    |
| 511     | Новгород (Panama City)                  | пх груз.           | 1920                  | США                 | 5246                              | 1945-1965                    |
| 512     | Новик                                   | тх танкер          | 1968                  | СССР                | 1754                              | 1968-1972                    |
| 513     | Новиков– Прибой                         | тх контейнеровоз   | 1968                  | Югославия           | 12280                             | 1968-1997                    |
| 514     | Новинск                                 | тх танкер          | 1954                  | Финляндия           | 1117                              | 1954-1972                    |
| 515     | Новороссийск (Edward Eggleston)         | пх либерти         | 1943                  | США                 | 7219                              | 1943-1974                    |
| 516     | Новосибирск (Lafayette)                 | пх груз.           | 1919                  | США                 | 5887                              | 1944-1951                    |
| 517     | Ногин (Ewa)                             | пх груз.           | 1919                  | США                 | 5006                              | 1943-1957                    |
| 518     | Норильск                                | тх пасс.           | 1951                  | Италия              | 3498                              | 1951-1976                    |
| 519     | Обь (1) (Вассенер)                      | пх груз.           | 1917                  | Голландия           | 2198                              | 1943-1944                    |
| 520     | Обь (2)                                 | тх балкер          | 1986                  | Южная Корея         | 23981                             | 1989-наст.вр.                |
| 521     | Ованес Туманян                          | тх груз.           | 1970                  | Югославия           | 10401                             | 1971-1992                    |
| 522     | Одесса (Mary Cossat)                    | пх либерти         | 1943                  | США                 | 7281                              | 1943-1978                    |
| 523     | Ока (Балатон)                           | пх груз            | 1918                  | США                 | 2274                              | 1943-1949                    |
| 524     | Ола (1) (Веgezак)                       | пх груз.пасс.      | 1920                  | Германия            | 1565                              | 1933-1939                    |
| 525     | Ола (2)                                 | тх груз.           | 1964                  | Япония              | 11092                             | 1964-1992                    |
| 526     | Олег (Пронто)                           | пх груз.пасс.      | 1896                  | Германия            | 1377                              | 1924-1926                    |
| 527     | Оленек                                  | дэ груз.лед.класс. | 1964                  | СССР                | 8108                              | 1964-1979                    |
| 528     | Ольга Андровская                        | тх пасс.           | 1977                  | Югославия           | 4258                              | 1977-1998                    |
| 529     | Ольга Садовская                         | тх пасс.           | 1977                  | Югославия           | 4250                              | 1977-2003                    |
| 530     | Олюторский залив                        | тх рефрижератор    | 1984                  | ГДР                 | 12398                             | 1985-наст.вр.                |
| 531     | Омск                                    | тх груз.           | 1961                  | Япония              | 11067                             | 1961-1989                    |
| 532     | Онь                                     | тх груз.           | 1951                  | Венгрия             | 1194                              | 1958-1965                    |
| 533     | Онекотан                                | тх морской буксир  | 1957                  | КНР                 | 487                               | 1957-1965                    |
| 534     | Оренбург                                | тх груз.           | 1962                  | Япония              | 11058                             | 1962-1989                    |
| 535     | Орехов                                  | тх груз            | 1963                  | Япония              | 11087                             | 1963-1990                    |
| 536     | Орша                                    | тх груз.           | 1963                  | Япония              | 11088                             | 1963-1992                    |
| 537     | Осип Пятницкий                          | тх груз.           | 1973                  | Польша              | 6551                              | 1973-1997                    |
| 538     | Осмуссар (Магдалена)                    | пх груз.           | 1909                  | Англия              | 2229                              | 1943-1949                    |
| 539     | Острогжск                               | тх груз.           | 1964                  | Япония              | 11092                             | 1964-1992                    |
| 540     | Отмар Ошкалн                            | тх рефрижератор    | 1973                  | Польша              | 5238                              | 1986-1997                    |
| 541     | Отрадное                                | тх груз.           | 1964                  | Япония              | 11088                             | 1964-1988                    |
| 542     | Охотск (1) (Хеннер)                     | пх груз.           | 1912                  | Германия            | 3367                              | 1933-1968                    |
| 543     | Охотск (2)                              | тх груз.           | 1962                  | Япония              | 11106                             | 1962-1988                    |
| 544     | Охта (Breitenburg)                      | пх груз.           | 1918                  | Голландия           | 1357                              | 1944-1948                    |
| 545     | Павел Рыбин                             | тх щеповоз         | 1975                  | Япония              | 18300                             | 1975-2000                    |
| 546     | Павлин Виноградов (Тиба)                | пх груз.           | 1929                  | Голландия           | 2863                              | 1940-1944                    |
| 547     | Павлово                                 | тх лесовоз         | 1971                  | СССР                | 4540                              | 1971-1977                    |
| 548     | Павлодар                                | тх груз.           | 1975                  | ГДР                 | 10954                             | 1975-1997                    |
| 549     | Памир (Mittelmeer)                      | тх танкер          | 1927                  | Германия            | 6369                              | 1949-1961                    |
| 550     | Память Ленина (1) (Кишинев, Якут)       | пх груз.пасс.      | 1910                  | Дания               | 2372                              | 1924-1927                    |
| 551     | Память Ленина (2)                       | тх танкер          | 1968                  | Польша              | 14164                             | 1968-1972                    |
| 552     | Пантелеймон Лепешинский                 | тх груз.           | 1976                  | Польша              | 6555                              | 1976-1997                    |
| 553     | Парамушир                               | тх лесовоз         | 1971                  | СССР                | 4540                              | 1972-1977                    |
| 554     | Партизанск (Jose Sepulveda, Сучан)      | пх либерти         | 1943                  | США                 | 7176                              | 1943-1979                    |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

261

| № пп | Название судна<br>(предыдущие названия)               | тип судна          | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести-<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|------|---|--------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------------|
| 555  | Певек   | тх танкер          | 1958                  | Финляндия           | 3800                               | 1958-1972                    |
| 556  | Пенжина   | дэ груз.лед.класс. | 1963                  | СССР                | 8108                               | 1963-1988                    |
| 557  | Первомайск  | тх груз.           | 1973                  | ГДР                 | 10977                              | 1974-1998                    |
| 558  | Перекоп (1) (Дампен)                                  | пх груз.           | 1922                  | Англия              | 2493                               | 1937-1941                    |
| 559  | Перекоп (2) (American Robin)                          | пх груз.           | 1919                  | США                 | 5172                               | 1945-1951                    |
| 560  | Переславль– Залесский                                 | тх груз.           | 1963                  | ГДР                 | 3725                               | 1963-1988                    |
| 561  | Пестово   | тх груз.           | 1973                  | ГДР                 | 10977                              | 1973-1995                    |
| 562  | Петр Чайковский (Kohala)                              | пх груз.           | 1919                  | США                 | 6062                               | 1944-1966                    |
| 563  | Петр Ширшов   | тх танкер          | 1958                  | СССР                | 8229                               | 1958-1972                    |
| 564  | Петровский (Минневатер)                               | пх груз.           | 1921                  | Голландия           | 3771                               | 1940-1948                    |
| 565  | Петропавловск -Камчатский                             | пх груз.           | 1955                  | Польша              | 3816                               | 1955-1983                    |
| 566  | Пинега  | пх лесовоз         | 1931                  | СССР                | 2325                               | 1957-1946, 1957-1959         |
| 567  | Пионер  | тх груз.           | 1968                  | ГДР                 | 3601                               | 1968-1976                    |
| 568  | Пионер Владивостока                                   | тх контейнеровоз   | 1972                  | СССР                | 4786                               | 1973-1997                    |
| 569  | Пионер Киргизии                                       | тх лесовоз         | 1978                  | СССР                | 5371                               | 1978-наст.вр.                |
| 570  | Пионер Находки  | тх контейнеровоз   | 1972                  | СССР                | 4786                               | 1974-1997                    |
| 571  | Пионер Приморья                                       | тх контейнеровоз   | 1973                  | СССР                | 4786                               | 1973-2001                    |
| 572  | Пионер Славянки                                       | тх лесовоз         | 1975                  | СССР                | 5371                               | 1975-наст.вр.                |
| 573  | Пионер Чукотки  | тх лесовоз         | 1975                  | СССР                | 5371                               | 1976-наст.вр.                |
| 574  | Пионерская зорька                                     | тх груз.           | 1972                  | ГДР                 | 3736                               | 1972-1995                    |
| 575  | Пионерская правда                                     | тх груз.           | 1969                  | ГДР                 | 3602                               | 1970-1991                    |
| 576  | Плеханов (Charles Christenson, Профессор Лобачевский) | пх груз.           | 1919                  | США                 | 5630                               | 1944-1956                    |
| 577  | Полина Осипенко (1) (Танана)                          | пх груз.           | 1920                  | США                 | 3458                               | 1942-1965                    |
| 578  | Полина Осипенко (2)                                   | тх рефрижератор    | 1970                  | Польша              | 5246                               | 1977-1997                    |
| 579  | Полоцк  | тх морской буксир  | 1954                  | КНР                 | 368                                | 1954-1979                    |
| 580  | Полтава (Meauticut)                                   | пх груз.           | 1921                  | США                 | 6061                               | 1945-1945                    |
| 581  | Поронайск (1)   | тх груз.           | 1963                  | ГДР                 | 3725                               | 1963-1971                    |
| 582  | Поронайск (2)   | тх лесовоз         | 1972                  | СССР                | 4540                               | 1972-1977                    |
| 583  | Поронин   | тх лесовоз         | 1967                  | Польша              | 4846                               | 1968-1972                    |
| 584  | Посьет (1)  | тх груз.           | 1961                  | ГДР                 | 3455                               | 1961-1971                    |
| 585  | Посьет (2)  | тх рефрижератор    | 1988                  | Греция              | 4295                               | 1989-наст.вр.                |
| 586  | Правда  | пх груз.           | 1925                  | СССР                | 2513                               | 1943-1946                    |
| 587  | Правдинск   | тх груз.           | 1974                  | ГДР                 | 11457                              | 1974-1997                    |
| 588  | Пржевальск  | тх лесовоз         | 1971                  | СССР                | 4540                               | 1972-1977                    |
| 589  | Приамурье (1)   | дэ пасс.           | 1958                  | СССР                | 8316                               | 1958-1965                    |
| 590  | Приамурье (2) (Владивосток)                           | тх пасс.           | 1961                  | ГДР                 | 4871                               | 1961-1988                    |
| 591  | Приволье  | тх груз.           | 1974                  | ГДР                 | 10954                              | 1975-1997                    |
| 592  | Прикумск (Буденновск)                                 | пх груз.           | 1954                  | Финляндия           | 2550                               | 1955-1979                    |
| 593  | Приморлес   | тх лесовоз         | 1961                  | Польша              | 4638                               | 1961-1986                    |
| 594  | Приморье (1) (Хайен)                                  | пх груз.пасс.      | 1903                  | Германия            | 1658                               | 1930-1932                    |
| 595  | Приморье (2) (Windhuk)                                | пх пасс.           | 1939                  | Германия            | 3161                               | 1950-1976                    |
| 596  | Приморье (3)  | тх лесовоз         | 1971                  | СССР                | 4540                               | 1971-1977                    |
| 597  | Прокопий Галушин                                      | тх лесовоз         | 1966                  | СССР                | 3167                               | 1974-1988                    |
| 598  | Прокопьевск   | тх лесовоз         | 1971                  | СССР                | 4540                               | 1971-1977                    |
| 599  | Профессор Попов                                       | тх рефрижератор    | 1977                  | Польша              | 6412                               | 1977-2004                    |
| 600  | Псков (1) (George L. Shoup)                           | пх либерти         | 1943                  | США                 | 8403                               | 1943-1946                    |
| 601  | Псков 2   | тх груз.           | 1973                  | ГДР                 | 10977                              | 1973-1993                    |
| 602  | Путивль   | тх груз.           | 1973                  | ГДР                 | 10977                              | 1974-1997                    |
| 603  | Путятин   | тх лесовоз         | 1966                  | Польша              | 4846                               | 1966-1993                    |
| 604  | Пятигорск   | пх груз.           | 1953                  | Финляндия           | 2511                               | 1956-1980                    |
| 605  | Рабочая смена   | тх груз.           | 1971                  | СССР                | 5950                               | 1972-1992                    |
| 606  | Раздольное  | тх груз.           | 1960                  | ГДР                 | 3359                               | 1961-1985                    |
| 607  | Райчихинск  | тх лесовоз         | 1967                  | Польша              | 4846                               | 1967-1973                    |
| 608  | Раума   | тх танкер          | 1968                  | Финляндия           | 3468                               | 1968-1972                    |
| 609  | Ревда   | тх груз.           | 1959                  | ГДР                 | 3359                               | 1960-1986                    |
| 610  | Революционер  | пл лесовоз         | 1936                  | Англия              | 3293                               | 1943-1969                    |
| 611  | Рига (Exilona Blair)                                  | пх груз.           | 1919                  | США                 | 4971                               | 1944-1961                    |
| 612  | Родина (1) (Coast Banker)                             | пх груз.           | 1919                  | США                 | 3652                               | 1942-1944                    |
| 613  | Родина (2) (Henry I. Waters)                          | пх либерти         | 1944                  | США                 | 7290                               | 1944-1973                    |
| 614  | Рославль  | тх морской буксир  | 1953                  | Румыния             | 453                                | 1953-1967                    |
| 615  | Рубцовск  | тх лесовоз         | 1967                  | Польша              | 4846                               | 1967-1989                    |
| 616  | Рудный  | тх груз.           | 1974                  | ГДР                 | 4497                               | 1977-наст.вр.                |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

262

| №<br>пп | Название судна<br>(предыдущие названия) | тип судна         | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|---------|---|-------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| 617     | Русь (1) (Cordillera)                   | тх пасс.          | 1933                  | Германия            | 12931                             | 1952-1979                    |
| 618     | Русь (2) (Константин Черненко)          | тх пасс.          | 1986                  | Польша              | 12798                             | 1987-наст.вр.                |
| 619     | Рыбновск                                | тх груз.          | 1950                  | Венгрия             | 1194                              | 1951-1968                    |
| 620     | Рязань                                  | тх груз.          | 1975                  | ГДР                 | 4497                              | 1977– 2000                   |
| 621     | Сакко                                   | пх груз.          | 1928                  | СССР                | 2778                              | 1960-1969                    |
| 622     | Сальск                                  | тх груз.          | 1959                  | ГДР                 | 3359                              | 1960-1984                    |
| 623     | Самарканд (Calmar)                      | пх груз.          | 1920                  | США                 | 5787                              | 1945-1948                    |
| 624     | Саранск                                 | тх груз.          | 1959                  | ГДР                 | 3359                              | 1959-1984                    |
| 625     | Саратов (2)                             | пх груз.          | 1954                  | Польша              | 3816                              | 1955-1979                    |
| 626     | Саратов (1) (Alcoa Giard)               | пх груз.          | 1918                  | США                 | 4905                              | 1944-1965                    |
| 627     | Сахалин (2)                             | тх танкер         | 1932                  | СССР                | 6114                              | 1949-1961                    |
| 628     | Саша Кондратьев                         | тх груз.          | 1969                  | ГДР                 | 3410                              | 1969-1995                    |
| 629     | Саша Котов                              | тх груз.          | 1972                  | ГДР                 | 3608                              | 1972-1999                    |
| 630     | Свердловск                              | пх груз.пасс.     | 1931                  | СССР                | 3649                              | 1933-1941, 1946-1946         |
| 631     | Свирск                                  | тх груз.          | 1966                  | ГДР                 | 3361                              | 1966-1992                    |
| 632     | Свирь (Иво)                             | пх груз.          | 1922                  | Германия            | 2328                              | 1940-1958                    |
| 633     | Свирьстрой (Аледо)                      | пх груз.          | 1918                  | США                 | 4769                              | 1931-1941                    |
| 634     | Севастополь (De Witt Clinton)           | пх либерти        | 1943                  | США                 | 7194                              | 1943-1947                    |
| 635     | Север                                   | пх груз.пасс.     | 1930                  | СССР                | 3554                              | 1932-1941                    |
| 636     | Севзаплес                               | тх лесовоз        | 1932                  | СССР                | 4036                              | 1933-1972                    |
| 637     | Селемджа                                | тх груз.          | 1966                  | ГДР                 | 3361                              | 1966-1991                    |
| 638     | Селенга (Нис-Эби)                       | пх груз.          | 1919                  | Англия              | 2493                              | 1936-1943                    |
| 639     | Сергей Есенин                           | тх груз.          | 1968                  | Югославия           | 10401                             | 1968-1995                    |
| 640     | Сергей Киров (Хеббурн)                  | пх груз.          | 1925                  | Англия              | 4146                              | 1933-1943                    |
| 641     | Сергей Лазо (Хуашан)                    | пх груз.пасс.     | 1909                  | Англия              | 2475                              | 1930-1941                    |
| 642     | Серго (Союз горонорабочих)              | тх танкер         | 1930                  | СССР                | 7596                              | 1956-1961                    |
| 643     | Серго Орджоникидзе                      | пх груз.          | 1932                  | СССР                | 1187                              | 1940-1948                    |
| 644     | Серп                                    | пх груз.          | 1928                  | СССР                | 948                               | 1932-1948                    |
| 645     | Серпухов (Даунд, Мих.Афанасьев)         | пх груз.          | 1947                  | Дания               | 4073                              | 1951-1972                    |
| 646     | Сибирь (1) (Sierra Salvada)             | пх пасс.          | 1913                  | Германия            | 8791                              | 1949-1964                    |
| 647     | Сибирь (2) (И.Сталин)                   | пх ледокол        | 1938                  | СССР                | 6074                              | 1958-1972                    |
| 648     | Сильный                                 | тх морской буксир | 1952                  | СССР                | 487                               | 1953-1964                    |
| 649     | Симферополь                             | пх груз.пасс.     | 1913                  | Россия              | 2696                              | 1924-1941                    |
| 650     | Синегорск (1)                           | тх груз.          | 1960                  | ГДР                 | 3359                              | 1961-1973                    |
| 651     | Синегорск (2) (Жатск)                   | тх груз.          | 1963                  | ГДР                 | 3725                              | 1964-1988                    |
| 652     | Синегорск (3)                           | тх лесовоз        | 1991                  | Испания             | 7095                              | 1991-наст.вр.                |
| 653     | Сишан (Shishan)                         | пх груз.пасс.     | 1883                  | Англия              | 1363                              | 1924-1933                    |
| 654     | Скала (Мэн)                             | пх груз.          | 1920                  | Англия              | 6600                              | 1944-1958                    |
| 655     | Славгород                               | тх танкер         | 1956                  | СССР                | 8229                              | 1968-1972                    |
| 656     | Славянка (1)                            | пх лесовоз        | 1954                  | Финляндия           | 2571                              | 1955-1977                    |
| 657     | Славянка (2)                            | тх рефрижератор   | 1989                  | Япония              | 4295                              | 1989-наст.вр.                |
| 658     | Смекалистый                             | тх морской буксир | 1959                  | КНР                 | 502                               | 1959-1967                    |
| 659     | Смоленск                                | пх груз.пасс.     | 1931                  | СССР                | 3649                              | 1932-1945                    |
| 660     | Смольный                                | тх груз.пасс.     | 1929                  | СССР                | 3741                              | 1939-1975                    |
| 661     | Совершенный                             | тх морской буксир | 1959                  | КНР                 | 502                               | 1959-1968                    |
| 662     | Совет (Императрица Александра)          | пх груз.пасс.     | 1903                  | Англия              | 2763                              | 1932-1964                    |
| 663     | Советская гавань (Samuel A. Worcester)  | пх либерти        | 1943                  | США                 | 7176                              | 1943-1969                    |
| 664     | Советская Латвия (Герцог Якобс)         | тх груз.          | 1926                  | Норвегия            | 5629                              | 1957-1973                    |
| 665     | Советская нефть (1) (Huguenot)          | пх танкер         | 1919                  | США                 | 6964                              | 1943-1945                    |
| 666     | Советская нефть (2)                     | тх танкер         | 1929                  | Франция             | 8228                              | 1953-1978                    |
| 667     | Советский Союз (Albert Ballin, Hansa)   | пх пасс.          | 1923                  | Германия            | 23009                             | 1956-1980                    |
| 668     | Современный                             | тх морской буксир | 1959                  | КНР                 | 502                               | 1959-1968                    |
| 669     | Созидательный                           | тх морской буксир | 1959                  | КНР                 | 502                               | 1959-1961                    |
| 670     | Солнечный                               | тх танкер         | 1969                  | СССР                | 1569                              | 1969-1972                    |
| 671     | Спасск– Дальний                         | тх груз.          | 1966                  | ГДР                 | 3361                              | 1966-1990                    |
| 672     | Спокойный                               | тх морской буксир | 1960                  | КНР                 | 502                               | 1960-1979                    |
| 673     | Ставрополь (Котик)                      | пх груз.пасс.     | 1907                  | Германия            | 1210                              | 1924-1932                    |
| 674     | Сталинабад (Willis C. Hawley)           | пх либерти        | 1943                  | США                 | 8403                              | 1943-1946                    |
| 675     | Сталинград (1)                          | пх груз.пасс.     | 1931                  | СССР                | 3649                              | 1932-1942                    |
| 676     | Старательный                            | тх морской буксир | 1960                  | КНР                 | 502                               | 1960-1970                    |
| 677     | Старый большевик (1)                    | тх лесовоз        | 1933                  | СССР                | 4017                              | 1942-1969                    |
| 678     | Старый большевик (2)                    | тх груз.          | 1970                  | СССР                | 5950                              | 1970-1996                    |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

263

| № пп | Название судна<br>(предыдущие названия) | тип судна               | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести-<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|------|---|-------------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------------|
| 679  | Статный                                 | тх морской буксир       | 1960                  | КНР                 | 502                                | 1960-1967                    |
| 680  | Степан Крашениников                     | дэ снабженец лед.класс. | 1989                  | СССР                | 13514                              | 1989– 2000                   |
| 681  | Степан Разин (Cass Gilbert)             | пх либерти              | 1943                  | США                 | 8403                               | 1943-1973                    |
| 682  | Стремительный                           | тх морской буксир       | 1958                  | КНР                 | 502                                | 1958-1968                    |
| 683  | Строгий                                 | тх морской буксир       | 1959                  | КНР                 | 502                                | 1959-1993                    |
| 684  | Сулейман Стальский                      | тх груз.                | 1968                  | Югославия           | 10401                              | 1968-1992                    |
| 685  | Сунгари                                 | тх лесовоз              | 1965                  | Польша              | 4677                               | 1965-1989                    |
| 686  | Суриков (Camfire)                       | пх груз.                | 1919                  | США                 | 5689                               | 1945-1946                    |
| 687  | Сухона (1) (Nebraskan)                  | пх груз.                | 1918                  | США                 | 8357                               | 1942– 1944                   |
| 688  | Сухона (2) (George Coggeshall)          | пх либерти              | 1944                  | США                 | 7300                               | 1944-1946                    |
| 689  | Сухоналес                               | тх лесовоз              | 1965                  | СССР                | 3114                               | 1973-1995                    |
| 690  | Сучан                                   | пх груз.пасс.           | 1930                  | СССР                | 3649                               | 1932-1938                    |
| 691  | Сясястрой (Масуда)                      | пх груз.                | 1918                  | США                 | 4907                               | 1931-1936                    |
| 692  | Тавричанка                              | тх груз.                | 1967                  | ГДР                 | 3361                               | 1967-1976                    |
| 693  | Таганрог (1) (La Purizima)              | пх танкер               | 1921                  | США                 | 5274                               | 1943-1944                    |
| 694  | Таганрог (2) (Cedar Greek)              | пх танкер               | 1943                  | США                 | 10195                              | 1944-1945                    |
| 695  | Таганрог (3)                            | тх груз.                | 1953                  | Польша              | 2792                               | 1954-1966                    |
| 696  | Тагил                                   | тх груз.                | 1951                  | Венгрия             | 1194                               | 1952-1968                    |
| 697  | Тайга                                   | тх лесовоз              | 1964                  | Польша              | 4677                               | 1964-1981                    |
| 698  | Тайганос (2)                            | тх лесовоз              | 1965                  | Польша              | 4846                               | 1966-1990                    |
| 699  | Тайганос (Carranpark, Охта)             | пх груз.                | 1920                  | Англия              | 2610                               | 1933-1946                    |
| 700  | Тайшет                                  | тх лесовоз              | 1966                  | Польша              | 4846                               | 1966-1987                    |
| 701  | Таллин (West Cresseu Брянск)            | пх груз.                | 1918                  | США                 | 6168                               | 1943-1944                    |
| 702  | Тарас Шевченко (Pacific Oak, Ингул)     | пх груз.                | 1919                  | США                 | 5622                               | 1944-1950                    |
| 703  | Ташкент (Iowan)                         | пх груз.                | 1914                  | США                 | 6450                               | 1943-1966                    |
| 704  | Тбилиси (Тифлис)                        | пх груз.                | 1912                  | Германия            | 7169                               | 1941-1945                    |
| 705  | Темрюк                                  | тх танкер               | 1965                  | СССР                | 1772                               | 1966-1972                    |
| 706  | Теодор Нетте (Сория, Тверь)             | пх груз.пасс            | 1913                  | Россия              | 2663                               | 1928-1933                    |
| 707  | Терек (Sagu)                            | пх груз.                | 1918                  | США                 | 2187                               | 1937-1948                    |
| 708  | Тикси                                   | тх груз.                | 1960                  | Дания               | 9501                               | 1961-1974                    |
| 709  | Тимирязев (Aguarus)                     | пх груз.                | 1920                  | США                 | 6094                               | 1944-1950                    |
| 710  | Тобол (San Clemente)                    | пх груз.                | 1919                  | США                 | 5960                               | 1942-1947                    |
| 711  | Тоболлес                                | тх лесовоз              | 1964                  | Польша              | 4677                               | 1965-1987                    |
| 712  | Тобольск (1)                            | пх груз.пасс.           | 1913                  | Россия              | 2663                               | 1927-1945                    |
| 713  | Тобольск (2)                            | тх пасс.                | 1952                  | Италия              | 3498                               | 1952-1975                    |
| 714  | Толя Шумов                              | тх груз.                | 1970                  | ГДР                 | 3601                               | 1971-1999                    |
| 715  | Томск (1)                               | пх груз.пасс.           | 1913                  | Россия              | 2663                               | 1924-1932                    |
| 716  | Томск (2) (Herman F. Whilton)           | пх груз.                | 1919                  | США                 | 5557                               | 1945-1951                    |
| 717  | Трансбалт (Belgravia, Рига)             | пх груз.пасс.реф.       | 1899                  | Германия            | 11439                              | 1941-1945                    |
| 718  | Тридцатилетие победы.                   | тх груз.                | 1975                  | СССР                | 6168                               | 1975-1995                    |
| 719  | Туапсе (District of Columbia)           | пх танкер               | 1921                  | США                 | 7305                               | 1943-1946                    |
| 720  | Тунгус (Sieur Duluth)                   | пх либерти              | 1943                  | США                 | 7300                               | 1943-1946                    |
| 721  | Тунгуска                                | тх груз.                | 1965                  | ГДР                 | 3224                               | 1965-1999                    |
| 722  | Тура                                    | тх груз.                | 1951                  | Венгрия             | 1194                               | 1952-1969                    |
| 723  | Туркестан                               | тх груз.                | 1959                  | ГДР                 | 3359                               | 1959-1975                    |
| 724  | Туркмен (Лейк Феррона)                  | пх груз.                | 1919                  | США                 | 2598                               | 1938-1958                    |
| 725  | Туркмения                               | тх пасс.                | 1961                  | ГДР                 | 5239                               | 1961-1987                    |
| 726  | Турксиб (Гарденберг)                    | пх груз.                | 1922                  | Голландия           | 3160                               | 1941-1942                    |
| 727  | Туруханск                               | тх груз.                | 1959                  | ГДР                 | 3359                               | 1959-1979                    |
| 728  | Тымлат (1) (Mountpark, Ижора)           | пх груз.                | 1921                  | Англия              | 2699                               | 1933-1944                    |
| 729  | Тымлат (2)                              | тх груз.                | 1960                  | Венгрия             | 1310                               | 1961-1975                    |
| 730  | Ударник (Георгий)                       | пх груз.                | 1920                  | Англия              | 3110                               | 1936-1958                    |
| 731  | Узбекистан (1)                          | пх груз.                | 1938                  | Франция             | 3039                               | 1942-1943                    |
| 732  | Узбекистан (2) (Flomar)                 | пх груз.                | 1919                  | США                 | 5551                               | 1944-1945                    |
| 733  | Улан-Уде                                | тх лесовоз              | 1968                  | Польша              | 4846                               | 1968-1972                    |
| 734  | Ульяновск                               | пх груз.                | 1955                  | Польша              | 3816                               | 1956-1980                    |
| 735  | Унжа                                    | тх лесовоз              | 1968                  | СССР                | 3031                               | 1973-1981                    |
| 736  | Ураллес                                 | тх лесовоз              | 1964                  | Польша              | 4677                               | 1964-1987                    |
| 737  | Уралмаш                                 | пх груз.                | 1936                  | Дания               | 2975                               | 1939-1957                    |
| 738  | Урицкий                                 | пх груз.                | 1928                  | СССР                | 2336                               | 1935-1958                    |
| 739  | Уруп                                    | тх морской буксир       | 1957                  | КНР                 | 487                                | 1957-1986                    |
| 740  | Уссури (1) (Барон Семпилл)              | пх груз.                | 1919                  | Англия              | 2498                               | 1943-1967                    |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

264

| №<br>пп | Название судна<br>(предыдущие названия)               | тип судна         | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|---------|---|-------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| 741     | Уссури (2)  | тх груз.          | 1966                  | ГДР                 | 3361                              | 1967-1993                    |
| 742     | Уссури (3)  | тх лесовоз        | 2002                  | Россия              | 4790                              | 2002-наст.вр                 |
| 743     | Уссурийск   | тх груз.          | 1960                  | Дания               | 9501                              | 1961-1985                    |
| 744     | Уфа   | тх танкер         | 1953                  | Финляндия           | 1117                              | 1954-1958                    |
| 745     | Уэлен (1) (Nurnberg)                                  | пх груз.          | 1913                  | Германия            | 5135                              | 1933-1963                    |
| 746     | Уэлен (2) (Pleasant Armstrong, Владивосток)           | пх либерти        | 1943                  | США                 | 7228                              | 1943-1976                    |
| 747     | Уэлен (3) (Windward)                                  | тх балкер         | 1968                  | Япония              | 17751                             | 1977-1978                    |
| 748     | Фабрициус (Steel Exporter)                            | пх груз.          | 1920                  | США                 | 6927                              | 1943-1946                    |
| 749     | Федор Петров  | тх груз.          | 1974                  | Польша              | 5651                              | 1974-1996                    |
| 750     | Федор Шаляпин (Franconia)                             | пх пасс.          | 1955                  | Англия              | 21717                             | 1974-1980                    |
| 751     | Феликс Дзержинский (1) (Доминия, Николай Ежов)        | пх груз.пасс.     | 1926                  | Англия              | 9180                              | 1959-1963                    |
| 752     | Феликс Дзержинский (2)                                | тх пасс.          | 1958                  | ГДР                 | 4871                              | 1970-1988                    |
| 753     | Франц Меринг (Екатерина)                              | пх груз.пасс.     | 1912                  | Англия              | 1573                              | 1939-1958                    |
| 754     | Фридрих Энгельс                                       | пх груз.          | 1930                  | СССР                | 3972                              | 1940-1945                    |
| 755     | Фрунзе  | тх танкер         | 1961                  | СССР                | 8229                              | 1961-1972                    |
| 756     | Хабаровск (1)   | пх груз.пасс.     | 1932                  | СССР                | 3649                              | 1933-1945, 1946-1949         |
| 757     | Хабаровск (2)   | тх пасс.          | 1962                  | ГДР                 | 5236                              | 1962-1988                    |
| 758     | Ханка   | тх танкер         | 1969                  | СССР                | 1722                              | 1969-1972                    |
| 759     | Харьков (Jane Christenson, Сталинград с 1942 по 1944) | пх груз.          | 1918                  | США                 | 5747                              | 1942-1949                    |
| 760     | Хасан   | тх груз.          | 1973                  | ГДР                 | 4497                              | 1977-1998                    |
| 761     | Хатанга   | тх лесовоз        | 1968                  | Польша              | 4846                              | 1968-1977                    |
| 762     | Херсон (Joseph C.Avery)                               | пх либерти        | 1943                  | США                 | 7300                              | 1943-1943                    |
| 763     | Хороль (1)  | пх груз.          | 1960                  | ГДР                 | 3359                              | 1961-1985                    |
| 764     | Хороль (2)  | тх рефрижератор   | 1990                  | Япония              | 5286                              | 1990-наст.вр.                |
| 765     | Хо-Ши- Мин  | тх груз.          | 1970                  | Польша              | 9899                              | 1971-1999                    |
| 766     | Хрустальный   | тх танкер         | 1969                  | СССР                | 1769                              | 1969-1972                    |
| 767     | Художник Жуков  | тх контейнеровоз  | 1976                  | ГДР                 | 22369                             | 1976-наст.вр.                |
| 768     | Художник Иогансон                                     | тх контейнеровоз  | 1976                  | ГДР                 | 22369                             | 1976-наст.вр.                |
| 769     | Художник Крайнев                                      | тх балкер         | 1986                  | Болгария            | 16509                             | 1986-наст.вр.                |
| 770     | Художник Кустодиев                                    | тх балкер         | 1978                  | Болгария            | 15622                             | 1978-наст.вр.                |
| 771     | Художник Пророков                                     | тх контейнеровоз  | 1978                  | ГДР                 | 17834                             | 1978-1980                    |
| 772     | Художник Рерих  | тх контейнеровоз  | 1989                  | Болгария            | 9764                              | 1989-наст.вр.                |
| 773     | Художник Ромас  | тх контейнеровоз  | 1978                  | ГДР                 | 17834                             | 1978-1980                    |
| 774     | Художник Сарьян                                       | тх контейнеровоз  | 1975                  | ГДР                 | 18834                             | 1975-1980                    |
| 775     | Художник Федоровский                                  | тх балкер         | 1978                  | Болгария            | 15622                             | 1978-1998                    |
| 776     | Циолковский (Derere)                                  | пх груз.          | 1920                  | США                 | 3468                              | 1942-1962                    |
| 777     | Челябинск (1) (W.R.Keever)                            | пх груз.          | 1920                  | США                 | 5947                              | 1945-1956                    |
| 778     | Челябинск (2)   | тх груз.          | 1960                  | ГДР                 | 3359                              | 1960-1985                    |
| 779     | Челябинск (3)   | тх балкер         | 1984                  | ГДР                 | 16794                             | 1984-наст.вр.                |
| 780     | Черемхово (1)   | пх груз.          | 1959                  | Польша              | 3816                              | 1960-1981                    |
| 781     | Черемхово (2)   | тх балкер         | 1984                  | ГДР                 | 16794                             | 1984-наст.вр.                |
| 782     | Черкаасы  | тх балкер         | 1984                  | ГДР                 | 16794                             | 1984-наст.вр.                |
| 783     | Черновцы  | тх танкер         | 1955                  | СССР                | 8229                              | 1956-1972                    |
| 784     | Чеуш  | тх морской буксир | 1956                  | КНР                 | 487                               | 1956-1982                    |
| 785     | Чукотка (1) (Союзпушнина)                             | тх груз.          | 1944                  | США                 | 512                               | 1944-1968                    |
| 786     | Чукотка (2) (Wangoni)                                 | пх груз.пасс.     | 1921                  | Германия            | 4526                              | 1948-1968                    |
| 787     | Чукча (Лейк Фендом)                                   | пх груз.          | 1919                  | США                 | 2607                              | 1930-1943                    |
| 788     | Чумикан   | тх морской буксир | 1956                  | КНР                 | 487                               | 1956-1965                    |
| 789     | Шадринск  | тх лесовоз        | 1967                  | Польша              | 4846                              | 1967-1995                    |
| 790     | Шатура  | тх лесовоз        | 1966                  | Польша              | 4846                              | 1966-1977                    |
| 791     | Шатурстрой (Pigetsound)                               | пх груз.          | 1918                  | США                 | 4905                              | 1932-1957                    |
| 792     | Шексна (Берит)  | пх груз.          | 1918                  | США                 | 2242                              | 1944-1948                    |
| 793     | Шилка (1) (Alblasserdam)                              | пх груз.          | 1916                  | Голландия           | 1388                              | 1943-1945                    |
| 794     | Шилка (2)   | тх груз.          | 1966                  | ГДР                 | 3361                              | 1966-1992                    |
| 795     | Шкотово   | тх груз.          | 1961                  | Венгрия             | 1308                              | 1961-1979                    |
| 796     | Эвенск  | тх танкер         | 1966                  | СССР                | 1772                              | 1966-1972                    |
| 797     | Экимчан   | тх танкер         | 1966                  | СССР                | 1772                              | 1966-1972                    |
| 798     | Электросталь  | тх лесовоз        | 1966                  | Польша              | 4846                              | 1966-1998                    |
| 799     | Элна – 2 (Lennuk)                                     | пх груз.          | 1903                  | Англия              | 3221                              | 1944-1945                    |
| 800     | Эльбан  | тх танкер         | 1955                  | Финляндия           | 1171                              | 1956-1972                    |
| 801     | Эльбрус (Muir Woods)                                  | пх танкер         | 1945                  | США                 | 10449                             | 1945-1947                    |
| 802     | Эльтон (1)  | пх груз.          | 1949                  | Финляндия           | 2568                              | 1950-1977                    |







125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

265

| № пп | Название судна<br>(предыдущие названия)       | тип судна            | год<br>пост-<br>ройки | страна<br>постройки | вмести-<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|------|---|----------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------------|
| 803  | Эльтон (2) (Fountainhead)                     | тх балкер            | 1969                  | Япония              | 15967                              | 1976-1978                    |
| 804  | Эмба (1)                                      | пх танкер            | 1917                  | США                 | 6300                               | 1944-1944                    |
| 805  | Эмба (2) (Shawnee Trail)                      | пх танкер            | 1944                  | США                 | 10448                              | 1944-1948                    |
| 806  | Эривань                                       | пх груз.пасс.        | 1913                  | Россия              | 2696                               | 1924-1932                    |
| 807  | Юрий Островский                               | тх контейнеровоз     | 1994                  | Польша              | 9530                               | 1995-наст.вр.                |
| 808  | Юрий Савинов                                  | тх лесовоз-пакетовоз | 1976                  | Польша              | 10179                              | 1977-1980                    |
| 809  | Яков Свердлов                                 | тх груз.             | 1956                  | Бельгия             | 1849                               | 1956-1999                    |
| 810  | Якутия (Император Петр Великий, Петр Великий) | пх груз.пасс.        | 1913                  | Англия              | 5878                               | 1954-1975                    |
| 811  | Якутсклес                                     | тх лесовоз           | 1965                  | СССР                | 3240                               | 1972-1988                    |
| 812  | Ялта (Kreta)                                  | пх груз.             | 1923                  | Германия            | 2359                               | 1958-1968                    |
| 813  | Ян Томп (Nevadan)                             | пх груз              | 1912                  | Германия            | 3652                               | 1943-1944                    |
| 814  | Яна (Мелита)                                  | пх груз.             | 1923                  | Англия              | 2878                               | 1933-1934                    |
| 815  | Янис Ленцманис                                | тх рефрижератор      | 1971                  | Польша              | 5238                               | 1986-1995                    |
| 816  | Янис Райнис                                   | тх рефрижератор      | 1971                  | Польша              | 5238                               | 1986-1998                    |
| 817  | Ясноморск                                     | тх груз.             | 1960                  | ГДР                 | 3359                               | 1969-1984                    |

Составитель: А. А. Михайлов

Сокращения

пх – пароход

тх – теплоход

птх – паротурбоход

тбх – турбоход

дэ – дизель-электроход

груз. – грузовой

груз.пасс. – грузопассажирский

пасс. – пассажирский

либерти – судно типа "Либерти" (США)

лед.транспорт. – ледокольно-транспортное судно

гр.лед.класс. – судно грузовое ледового класса

порт.ледокол – портовый ледокол

Примечание

Реестр судов ДВМП составлен на основании документов архива ОАО "ДВМП", архива Морской администрации порта Владивосток, Музея морского флота ДВМП, Краевого музея им. В. К. Арсеньева, справочников по судам Морфлота и ВМФ, регистровых книг, исторической и мемуарной литературы.

Существенную помощь оказали: Председатель Клуба истории флота при Обществе изучения Амурского края Д. О. Дмитриев и член Совета ветеранов ДВМП, капитан дальнего плавания Г. Т. Широгородский, а также работники архива ДВМП, архива МАПа, Краевого музея им. В.К. Арсеньева, Музея ДВМП, ветераны Дальневосточного морского пароходства.





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

266

## РЕЕСТР СУДОВ ДОБРОВОЛЬНОГО ФЛОТА С 1880 по 1924 г.

| №<br>пп | Название судна<br>(предыдущие названия) | тип судна         | год<br>постройки | страна<br>постройки | вместо<br>мость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве    |
|---------|---|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 1       | Алеут                                   | пх груз           | 1868             | Норвегия            | 560                               | 1917-1924                       |
| 2       | Астрахань                               | пх груз.пасс      | 1913             | Россия              | 2693                              | 1913-1924                       |
| 3       | Взрыватель                              | пх груз.пасс.     | 1909             | Финляндия           | 640                               | 1917-1922                       |
| 4       | Витим (Колыма, Эмма)                    | пх груз.          | 1893             | Англия              | 2667                              | 1917-1919                       |
| 5       | Владивосток                             | пх груз.пасс.     | 1880             | Англия              | 1096                              | 1880-1893                       |
| 6       | Владимир                                | пх груз.пасс      | 1896             | Англия              | 5621                              | 1896-1915                       |
| 7       | Вологда (Мотисфонт)                     | пх груз.          | 1913             | Англия              | 4784                              | 1916-1923                       |
| 8       | Воронеж                                 | пх груз.пасс      | 1896             | Англия              | 5616                              | 1896-1923                       |
| 9       | Георгий (Амур)                          | пх груз.пасс      | 1882             | Англия              | 1258                              | 1916-1924                       |
| 10      | Диомид                                  | пх буксир         | 1900             | Англия              | 105                               | 1900-1924                       |
| 11      | Доброволец                              | пх буксир         | 1913             | Англия              | 105                               | 1913-1916                       |
| 12      | Екатеринослав (1)                       | пх груз.пасс      | 1896             | Англия              | 5492                              | 1896-1904                       |
| 13      | Екатеринослав (2) (Свеаборг)            | пх груз.пасс.     | 1898             | Германия            | 6581                              | 1906-1923                       |
| 14      | Защитник                                | пх груз.пасс      | 1916             | Россия              | 541                               | 1917-1922                       |
| 15      | Индибирка (Цинанфу)                     | пх груз.пасс      | 1886             | Англия              | 2336                              | 1914-1924                       |
| 16      | Иртыш (Дортмунд)                        | пх груз.          | 1901             | Англия              | 5236                              | 1914-1922                       |
| 17      | Казань (1) (Потоци)                     | пх груз.пасс      | 1900             | Англия              | 6076                              | 1900-1904                       |
| 18      | Казань (2) (Нарва)                      | пх груз.пасс      | 1896             | Англия              | 5472                              | 1906-1906                       |
| 19      | Каменец-Подольск                        | пх груз.          | 1915             | Англия              | 5071                              | 1915-1924                       |
| 20      | Киев                                    | пх груз.          | 1896             | Англия              | 5566                              | 1896-1916.                      |
| 21      | Кишинев (Якут)                          | пх груз.пасс      | 1910             | Дания               | 2327                              | 1911-1924                       |
| 22      | Колыма (Проспер)                        | пх груз.          | 1906             | Норвегия            | 1457                              | 1911-1922                       |
| 23      | Кострома (1) (Микадо)                   | пх груз.пасс      | 1873             | Англия              | 3334                              | 1883-1887                       |
| 24      | Кострома (2) (Порт Кэрлайн)             | пх груз.пасс      | 1888             | Англия              | 3513                              | 1888-1913                       |
| 25      | Красноярск                              | пх груз.          | 1915             | Англия              | 5812                              | 1915-1923                       |
| 26      | Курск                                   | пх груз.          | 1911             | Англия              | 6254                              | 1911-1922                       |
| 27      | Могилев                                 | пх груз.          | 1911             | Англия              | 6377                              | 1911-1922                       |
| 28      | Монгугай (Пронто)                       | пх груз.пасс      | 1891             | Германия            | 1012                              | 1916-1924                       |
| 29      | Москва (1) (Гаммония)                   | пх груз.пасс      | 1866             | Англия              | 3035                              | 1878-1882                       |
| 30      | Москва (2) (Кингфаунс Кастр)            | пх груз.пасс      | 1879             | Англия              | 3507                              | 1883-1895                       |
| 31      | Москва (3)                              | пх груз.пасс      | 1898             | Англия              | 7267                              | 1898-1903, 1911-1916, 1919-1922 |
| 32      | Москва (4) (Фюрст Бисмарк, Дон)         | пх пасс.          | 1890             | Германия            | 8430                              | 1905-1909                       |
| 33      | Нижний Новгород (1) (Саксония)          | пх груз.пасс      | 1857             | Англия              | 2672                              | 1878-1891                       |
| 34      | Нижний Новгород (2)                     | пх груз.пасс      | 1891             | Англия              | 3130                              | 1891-1922                       |
| 35      | Новгород                                | пх груз.пасс      | 1913             | Англия              | 5385                              | 1913-1923                       |
| 36      | Нонни (Сабина Рикмерс)                  | пх груз.          | 1909             | Германия            | 4105                              | 1914-1917                       |
| 37      | Олег                                    | пх груз.пасс      | 1896             | Германия            | 1377                              | 1916-1924                       |
| 38      | Омск (Рио Тьет)                         | пх груз.          | 1893             | Англия              | 7464                              | 1915-1921                       |
| 39      | Орел (1)                                | пх груз.пасс      | 1890             | Англия              | 4528                              | 1890-1905                       |
| 40      | Орел (2)                                | пх груз.пасс      | 1909             | Германия            | 3425                              | 1909-1914                       |
| 41      | Пенза                                   | пх груз.пасс      | 1909             | Германия            | 2649                              | 1909-1920                       |
| 42      | Пермь (Сунгари)                         | пх груз.          | 1903             | Англия              | 4238                              | 1910-1914                       |
| 43      | Петербург (1) (Тюрингия)                | пх груз.пасс      | 1879             | Англия              | 2897                              | 1978-1893                       |
| 44      | Петербург (2)                           | пх груз.пасс      | 1894             | Англия              | 5336                              | 1894-1904, 1905-1919            |
| 45      | Полтава                                 | пх груз.пасс      | 1909             | Германия            | 3425                              | 1909-1917                       |
| 46      | Россия (Гользация)                      | пх груз.пасс      | 1868             | Германия            | 3156                              | 1878-1894                       |
| 47      | Рязань                                  | пх груз.пасс      | 1909             | Германия            | 3434                              | 1909-1914                       |
| 48      | Саратов                                 | пх груз.пасс      | 1892             | Англия              | 5308                              | 1892-1915                       |
| 49      | Свирь                                   | пх морской буксир | 1898             | Голландия           | 542                               | 1904-1906                       |
| 50      | Симбирск                                | пх груз.пасс      | 1909             | Германия            | 2646                              | 1909-1924                       |
| 51      | Симферополь                             | пх груз.пасс      | 1913             | Россия              | 2696                              | 1913-1924                       |
| 52      | Сишан                                   | пх груз. пасс     | 1883             | Англия              | 1293                              | 1914-1924                       |
| 53      | Смельчак (Волна с 1924 г.)              | пх. груз.пасс     | 1897             | Финляндия           | 270                               | 1914-1924                       |
| 54      | Смоленск                                | пх груз.пасс      | 1901             | Англия              | 7270                              | 1901-1904, 1905-1922            |
| 55      | Ставрополь (Котик)                      | пх груз.пасс      | 1907             | Германия            | 1210                              | 1912-1922                       |
| 56      | Сучан (Специо)                          | пх груз.          | 1895             | Германия            | 3781                              | 1914-1916                       |
| 57      | Тамбов                                  | пх груз. пасс     | 1893             | Англия              | 4441                              | 1893-1924                       |
| 58      | Тверь (Сория)                           | пх груз.пасс      | 1913             | Россия              | 2694                              | 1913-1920                       |
| 59      | Тобол                                   | пх груз.          | 1901             | Англия              | 3741                              | 1916-1917                       |





125 лет  
Дальневосточному  
морскому  
пароходству

FESCO  
125 years strong

267

| № пп | Название судна<br>(предыдущие названия) | тип судна     | год<br>постройки | страна<br>постройки | вместимость<br>(рег.<br>тонн) | годы работы<br>в пароходстве |
|------|---|---------------|------------------|---------------------|-------------------------------|------------------------------|
| 60   | Тобольск                                | пх груз.пасс  | 1913             | Россия              | 2693                          | 1913-1922                    |
| 61   | Томск                                   | пх груз. пасс | 1913             | Россия              | 2696                          | 1913-1922                    |
| 62   | Тула (Алеут)                            | пх груз. пасс | 1910             | Дания               | 2351                          | 1912-1920                    |
| 63   | Тургай (Санта Бриджида)                 | пх груз.      | 1907             | Англия              | 4281                          | 1915-1916                    |
| 64   | Хабаровск                               | пх груз.пасс  | 1895             | Англия              | 1523                          | 1895-1902                    |
| 65   | Херсон                                  | пх груз.пасс  | 1896             | Англия              | 6138                          | 1896-1903, 1906-1915         |
| 66   | Чифу                                    | пх груз.пасс  | 1891             | Германия            | 279                           | 1916-1922                    |
| 67   | Эльдорадо                               | пх груз.пасс  | 1874             | Англия              | 1201                          | 1916-1924                    |
| 68   | Эривань                                 | пх груз.пасс  | 1913             | Россия              | 2710                          | 1913-1924                    |
| 69   | Яна (Чинггуфу)                          | пх груз.пасс  | 1886             | Англия              | 2336                          | 1914-1922                    |
| 70   | Ярославль (1)                           | пх груз.пасс  | 1880             | Франция             | 2005                          | 1880-1882                    |
| 71   | Ярославль (2) (крейсер Европа)          | пх груз.пасс  | 1878             | США                 | 1857                          | 1885-1895                    |
| 72   | Ярославль (3)                           | пх груз.пасс  | 1893             | Англия              | 4495                          | 1893-1923                    |

Составитель: А. А. Михайлов

Сокращения

пх – пароход

груз. – грузовой

груз.пасс. – грузопассажирский

пасс. – пассажирский

Примечание

В Реестре Доброфлота приведены суда с 1878 г., когда были приобретены первые суда, до 1924 г., когда Доброфлот вошел в состав Акционерного общества "Советский торговый флот".

Использовались источники: С. П. Моисеев "Список кораблей парового и броненосного флота"; М. Поггенполь "Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время 25-летнего его существования", 1905 г.; труды В. П. Бянкина "Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке", "В Дальневосточных морях", "Порт приписки"; справочники и энциклопедии по судам и кораблям.



Двмп: рейс длиною в 125 лет.  
Подписано в тираж 205. Формат 60x90/8. Усл. п. л.  
Гарнитура Прагматика. Тираж 5000 экзм. Заказ

Типография "Красный пролетарий".  
Москва, ул. Краснопролетарская.