

В О П Р О С Ы ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

ВЫПУСК

9

Петропавловск **2006** Камчатский

КАМЧАТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов

Выпуск 9

**Специальный выпуск, посвященный 110-летию
рыбной промышленности Камчатки**

Издается с 1999 г.

ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ
2006

ББК 63.3(2Камч)

В74

УДК 908(571.66)

Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки.

Сборник трудов. Вып. 9. Специальный выпуск, посвященный 110-летию рыбной промышленности Камчатки. — Петропавловск-Камчатский: Изд-во КамчатГТУ, 2006. — 259 с.

В сборник включены воспоминания ветеранов рыбопромышленной отрасли, авторские статьи, показывающие историю и условия, в которых проходило освоение Северо-Востока России. Приведены документы, характеризующие состояние рыбной индустрии полуострова в 1930-х гг. Обрисованы условия жизни населения Камчатки в первой половине XX в.

Использованы материалы из фондов Государственного архива Камчатской области (ГАКО), Центра документации новейшей истории Камчатской области (ЦДНИКО), личных собраний, статьи из периодических изданий.

Большая часть материалов публикуется впервые.

Ответственный редактор С. В. Гаврилов



**Работа издана на средства камчатской
торговой компании «Топ-склад».**

**Авторы искренне благодарят частных пред-
принимателей Сергея Николаевича Кушнарева
и Сергея Викторовича Попружко за помощь,
оказанную им в осуществлении этого проекта**

ISBN 5–328–00106–0

© Авторы, 2006

© КамчатГТУ, 2006

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ВОСПОМНАНИЯХ И ДОКУМЕНТАХ

<i>Т. М. Кривоногов. «Мне хочется немного рассказать о тогдашней жизни...»</i>	5
Постановления бюро Камчатского окружного комитета ВКП(б), 1929—1930 гг.	84
Встречный план на 1931 г.	92
О социалистическом соревновании и стахановском движении, 1939 г.	97

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

<i>С. В. Гаврилов. Морской транспортный флот Акционерного Камчатского общества в 1937—1940 гг.</i>	102
--	-----

РЫБАЦКИЕ БЫЛИ

<i>В. В. Бооль. Несостоявшаяся трагедия (позабитая гребля «юли-юли»)</i>	188
--	-----

ИЗ ИСТОРИИ ПРОМЫСЛОВОГО ОСВОЕНИЯ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ

<i>В. Г. Спичак. Камчатка и японцы</i>	193
<i>В. Н. Аров. В. С. Завойко — исследователь Русской Америки и Дальнего Востока</i>	206

ГОЛОС МИНУВШЕГО

<i>В. П. Пустовит. Какими мы были тогда...</i>	214
--	-----

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Аров Валерий Николаевич — доцент Камчатского государственного технического университета, г. Петропавловск-Камчатский

Бооль Вадим Валентинович — краевед, ветеран труда, лауреат премии им. П. Т. Новограбленова, действительный член Русского Географического общества, старожил г. Петропавловска-Камчатского

Гаврилов Сергей Витальевич — доцент Камчатского государственного технического университета, член Союза журналистов России, лауреат премии им. С. П. Крашенинникова, г. Петропавловск-Камчатский

Кривоногов Тимофей Михайлович — капитан дальнего плавания, ветеран флота рыбной промышленности, старожил г. Петропавловска-Камчатского

Пустовит Валентин Петрович — историк, писатель, член Союза журналистов России, г. Петропавловск-Камчатский

Спичак Виктор Григорьевич — краевед, старожил Камчатки, ветеран труда, с. Запорожье Усть-Большерецкого района Камчатской области. Почетный житель Усть-Большерецкого района Камчатской области

ИСТОРИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ВОСПОМИНАНИЯХ И ДОКУМЕНТАХ

Т. М. КРИВОНОГОВ

«МНЕ ХОЧЕТСЯ НЕМНОГО РАССКАЗАТЬ О ТОГДАШНЕЙ ЖИЗНИ...»

Тимофей Михайлович Кривоногов родился 22 января 1928 г. в крестьянской семье в селе Барашиково Курганской области. В июне 1938 г. в поисках лучшей доли семья Кривоноговых на пароходе «Ильич» приехала в Петропавловск. Отец устроился разнорабочим в ближнем к городу леспромхозе на Восьмом километре. Мать — домохозяйка, воспитывала четверых детей. Тимофей учился в школе имени Л. Н. Толстого, где окончил шесть классов.

В годы Великой Отечественной войны семья жила тяжело, отца призывали в армию. В 1943 г. началась трудовая биография Тимофея Михайловича в качестве рыбообработчика на базе в бухте Шлюпочная. В 1945 г. он пришел в АКОфлот на буксир «Кашалот». На этом судне и началась его флотская карьера. Затем были курсы судоводителей-двухсоттонников, работа матросом на пароходе «Якут», в 1948 г. — первая штурманская должность, снова учеба. В 1962 г. Тимофей Михайлович становится капитаном дальнего плавания. Работал капитаном в Камчатрыбфлоте, Траловом флоте. С начала 1970-х гг. — лоцман Петропавловск-Камчатского морского рыбного порта. В этой должности трудился до 1983 г., до выхода на пенсию.

Интерес к морской истории появился у него давно, но время систематизации накопленных знаний и полученного собственного бесценного опыта пришло лишь в середине 1970-х гг. Первые публикации появились в журнале «Морской флот» и газете «Рыбак Камчатки». В середине 1990-х гг. Тимофей Михайлович начал печататься в газете «Вести», где спустя несколько лет стал ведущим очень популярной рубрики «Кают-компания». В ее рамках вышла значительная часть приводимого ниже материала, полезного для краеведов, любителей истории Камчатки и современных моряков и рыбаков. Ряд его интереснейших материалов был опубликован также в сборнике трудов КамчатГТУ «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки».

Надеемся, что вскоре воспоминания Т. М. Кривоногова будут изданы отдельной книгой, а пока представляем читателям «Вопросов...» фрагменты первой части этой уникальной работы.

ПЕТРОПАВЛОВСКИЙ МАЯК

При входе в Авачинскую губу, направо, за Тремя Братьями, расположено одно из живописнейших мест: бухта Шлюпочная. За галечной косой раньше находилось небольшое озеро, в котором водилось много гольца. Но лососевая рыба туда не заходила, так как ручей, вытекавший из озера, был очень мелководный и протекал по крупному булыжнику. Выше этой бухты, на вершине, стоит Петропавловский маяк.

Строители маяка были люди очень дальновидные и предусмотрительные. Для строительства маяка и вспомогательных служб требовалось завозить кирпич и другие материалы. Поскольку дороги из города к маяку не было, то строители сверху до самого морского берега проложили узкоколейку, по которой ходила пара вагонеток. По сравнительно отлогому берегу вагонетки двигали вручную, а когда крутизна подъема увеличивалась, то их поднимали при помощи стального троса. Трос наматывался на ворот, вращавшийся парой лошадей. Внизу из гофрированного оцинкованного американского железа одновременно с маяком или, может быть, даже немного раньше, построили склад.

Этот земельный участок использовался как сезонная рыбообрабатывающая база. Работала она только летом, а осенью после отгрузки выловленной рыбы люди разъезжались по домам. Работали там очень охотно: имелась возможность собрать хороший урожай картофеля на огороде и привезти домой хоть сколько-нибудь засоленной рыбы.

Склон горы густо порос лесом — березняком и ольхачом. Из капитальных построек имелись столовая, магазин, баня, пекарня, рыбная пристань. Кроме того, были оборудованы засольные чаны для лосося. Ловили и много трески, которую засаливали сухим посолом. На территории базы стояли котлы, в которых из тресковой печени вытапливали рыбий жир. Еще имелся небольшой домик директора базы и контора, где работали два бухгалтера и технорук лова. Наверху, кроме Петропавловского маяка, имелись домики погранзаставы и метеослужбы. Начальником метеослужбы в 1943—1944 гг. был Василий Васильевич Нестеренко, радистом служил Андрей Волков.

В середине мая база оживала. Подходили катера, подводили кунгасы с грузом и людьми. Начинали выгружать груз в склад маяка, сооружали палатки, в которых размещали рыбообработчиков. На зиму на базе оставались несколько человек. Они следили за сохранностью имущества, очищали крыши от снега, заготавливали лес-плавник. Его во множестве заносило на берег.

Электроосвещения на рыббазе в то время не было. С городом связывались по телефону, который стоял на маяке.

На летнюю путину люди приезжали неоднократно. Когда устанавливали невод, то сразу же привозили и рыбообработчиц — обычно около тридцати

девчат, голосистых, веселых. Особенно запомнилась одна — кубанская казачка Полина Карагодская.

После начала хода рыбы в помощь привозили матросов и пограничников из морпогранотряда. Их использовали как грузчиков, доставлявших рыбу с морского берега на разделочную пристань.

В 1943 г. рыбной базой заведовал Николай Иванович Багайцев. На Камчатке он жил и работал уже давно. Рыббаза эта принадлежала Камчатторгу, директором которого в то время был Цимбалист. Техноруком лова работал Иван Иванович Кравченко — грамотный, деловой мужик. Он умел прекрасно играть на гитаре.

Кроме ставного невода, на базе имелось полтора десятка парусных вельботов, с которых переметами и на удочки, на поддевы, ловили треску. На лов выходили с рассветом и ставили переметы недалеко от маяка. К вечеру приходили с уловом, составлявшим около тонны рыбы. Тресколовы на вельботах были очень опытные, хорошо управлялись с парусом. Частенько уходили в море без сопровождающего катера, но из любых передраг выходили с честью. Удачливыми тресколовами были долго живший на Камчатке Иван Соломенко, матросы с китобойца Саша Непомнящий и Кеша Каштаев. В 1942 г. китобойная флотилия «Алеут» ушла в США на ремонт. Ребята пару раз после увольнения на берег пришли на судно в крепком подпитии, как говорят, «еле можаху», за что и были списаны капитаном и отправлены первым советским судном в Петропавловск. Зимой они работали грузчиками на складах Камчатторга, а летом превращались в тресколовы. Вельботы на ночь становились каждый на свой буюк. Надо было видеть, с каким искусством, управляя только одним парусом, не работая веслами, эти ребята подходили к своим буйкам.

Обслуживали рыббазу два катера. На одном из них, РК-10, капитаном был Иван Прокопьевич Вылегжанин — большой, по тому времени, специалист. Он имел диплом судоводителя-двухсоттонника. Второй катер был небольшой, деревянный. Командовал им старшина Иванов, имя и отчество его я, к сожалению, забыл. Еще изредка приходил на катере старшина Чуприков — старый камчатский житель.

В 1944 г. базой заведовал Прокопий Федотович Афанасьев, тоже старожил Петропавловска. После 1945 г. он долго плавал на судах Камчатрыбфлота помполитом.

Работали на базе еще два замечательных человека. Один из них — Михаил Васильевич Кутырев, засольный мастер, возрастом около шестидесяти лет. Задолго до революции он уже трудился на Сахалине и Камчатке у известных рыбопромышленников. Рассказывал, как его с рыбаками привозили на японских пароходах, шедших на Камчатку обязательно с заходом в японский порт Хакодате. В то время им приходилось многое перенимать в технике лова и обработки рыбы у японцев. Человек это был уравновешенный, добродуш-

ный и большой специалист своего дела. Особенно хорошо он умел вытапливать тресковый жир, который шел во фронтовые госпитали.

Второй — Николай Иванович Зайцев — сухощавый старик в возрасте семидесяти лет. Всегда аккуратно одет, застегнут на все пуговицы, свежeweб-рит. Утром обязательно совершал прогулку, независимо от погоды. Любил работать со своими бумагами стоя. Объяснял, что это у него с молодости, когда он служил у знаменитого купца Елисеева в его магазинах приказчиком. Его аккуратность была видна во всем. Овдовел он рано и вел степенную жизнь. Спиртным не увлекался. В беседе со стариками говорил, что жизнь, как таковая, его уже не интересует. Держит его на этом свете только одно: у него на фронте воюет внук, и он долго не имеет от него известий. Если узнает, что внук жив и здоров, то и помереть может спокойно. Теперь, спустя много лет, когда мне самому стало семьдесят с лишком, я понял весь трагизм его положения: быть обеспеченным человеком, иметь хорошую перспективу на будущее и в конечном итоге попасть в Богом забытую дыру — в бухту Шлюпочную на должность бухгалтера, жить в парусиновой палатке и, самое главное, не иметь никаких сведений о единственном близком и родном человеке, своем внуке. Да и, очевидно, что-то случилось с ним и в ежовщину.

В 1945 г. я пошел морячить. Год спустя встретил бывшую работницу базы из бухты Шлюпочной. Поинтересовался, как поживает Николай Иванович Зайцев. Она мне ответила, что в начале 1945 г. умер Михаил Васильевич Кутырев, а вскорости скончался и Николай Иванович Зайцев. Незадолго перед смертью он получил известие, что его внук жив и здоров, что закончил войну, а долго не давал о себе знать потому, что воевал в партизанском отряде...

Лет через тридцать пять мне пришлось побывать в тех местах, в бухте Шлюпочной. Давно там нет никакого промысла, нет там и праздношатающихся людей — это запретная зона. Покорежены рельсы узкоколейки. В стороне валяется пара вагонеток. Заросли бурьяном те места, где стояли домики, рыбо-разделочная пристань, жиротопные котлы. Заросло камышом и травой озеро. Только еле-еле вытекает тихий ручеек и бесшумно стекает в бухту. Считанные единицы остались тех людей, кто был свидетелем описанных событий...

ЮКОЛА ДЛЯ ПЕНСИОНЕРОВ

Суровое военное время, сорок третий год. На улице Ключевской, напротив того места, где сейчас находится ресторан «Вулкан», притаились несколько тесовых домиков. Здесь размещались интернат для школьников и место обитания командированных специалистов из АКО. Зимой в Петропавловск для отчета перед управлением АКО приезжали плановики и бухгалтеры с западного побережья Камчатки, бывали даже специалисты из Ключей. Привозили их на собачьих упряжках. Каждую упряжку тянули до двенадцати рос-

лых, сильных псов. Упряжки сразу обратно не уезжали, ждали, когда бухгалтеры окончат отчет, а потом уже трогались в обратный путь.

Каюры для корма собак имели запас юколы. Когда запас кончался, они выезжали на своих нартах на базу Моховую, где получали на корм треску или камбалу. Надо сказать, что ездовые собаки в то время такой рыбой не питались, юколу делали из лососевой рыбы. Но рыбу лососевой породы каюрам не давали, так как ее в то время отпускали только по карточкам. Минтая тогда никто не ловил: его за рыбу не считали. Камбала стоила очень дешево. В столовых ее готовили лишь отварной, потому что на жарку требовалось растительное масло, а оно выдавалось только по карточкам. В столовых еще были отварные кусочки мяса сивуча или нерпы, которые тоже продавались без карточек. Изредка можно было приобрести китового сала. Его на Озерновскую косу, где находились склады Камчатторга, доставляли китобойцы с флотилии «Алеут».

Приученные к юколе ездовые собаки неохотно ели треску и камбалу. Когда каюр бросал псу мерзлую треску или камбалешку, то тот сидел, крутил головой, долго скулил и лаял на эту рыбину. Но голод — не тетка. Ворча и поскуливая от безысходности, пес съедал рыбу. Через две-три недели бухгалтера заканчивали сдачу своих отчетов, и исхудавшая упряжка, подгоняемая каюром, трогалась в обратный путь...

Давно отгремела война. Кажется, все это больше не должно повториться. Да, сейчас, к счастью, нет карточек. Но зато нет и денег, и я, пенсионер, поставлен в такие же условия, как тот нартовый пес. Правда, я уже не кручу носом перед камбалой, треской или терпугом — я просто не имею возможности эту рыбу купить из-за ее дороговизны. К примеру, свежемороженая камбала стоит около шестнадцати рублей или чуть дороже (пять лет назад. — *Ред.*). А ведь это самая дешевая рыба!

Часто слышны обещания должностных лиц о том, что будет организована продажа парной рыбы — терпуга, камбалы и других — по сниженной цене для пенсионеров. Время идет, а сдвигов никаких. Ведь есть же у нас добывающий флот, есть безработные рыбаки, есть в рыбном порту холодильник, есть пустующие склады, в которых после небольшой реконструкции можно эту рыбу даже и разделывать. Ловить ее далеко ходить не надо — вот он, Авачинский залив. Так в чем же дело? Кто-нибудь может дать вразумительный ответ на мой вопрос? А то ведь, получается, что ездовые собаки жили лучше нас...

ЖИТЕЛИ КАМЧАТКИ ДОЛЖНЫ ЗНАТЬ ПРАВДУ О ЛЕНД-ЛИЗЕ!

Недавно мне попала в руки книга Аллы Паперно «Ленд-лиз. Тихий океан». Речь в ней идет о военной помощи, которую США оказывали СССР, прошедшей в годы Великой Отечественной войны через порты Дальнего Востока.

Надо помнить, что подписанию договора о ленд-лизе (дословно: заем и аренда) предшествовали драматические события. Во время обсуждения этого договора в Конгрессе США один из профсоюзных деятелей страны Джордж Мини сказал буквально следующее: «В Европе подрались два разбойника — Гитлер и Сталин. Нам надо посмотреть, кому из этих разбойников помогать первому».

Это не голословное утверждение. За нападение на Финляндию в 1939 г. Советский Союз исключили из Лиги наций. Советские пароходы до самого начала войны, то есть до 22 июня 1941 г., доставляли в Германию листовую медь из Мексики, вольфрамовую и молибденовую руду с Филиппинских островов. Ну а дележка Польши между Германией и СССР и расстрел польских офицеров в Катыни говорят сами за себя.

Но, несмотря на это, помощь из Америки в Советский Союз пошла, и помощь эта была большая. Я не буду приводить все данные о ней. Для этого надо прочесть книгу А. Паперно, где собраны очень интересные сведения. Много помню и я сам. Помню и то, как у нас, на Камчатке с началом войны и введением карточной системы отоваривать карточки было нечем — запасов продовольствия не было. Нормы установили мизерные, люди жили впроголодь. И только к октябрю 1941 г., с поступлением продовольственной помощи из США, карточки стали отоваривать. В 1943 г. каждому жителю по ордеру продали по пять метров синего джинсового материала и по пять метров желтого полотна для пошива сорочек. Появилась и обувь. Это тоже была помощь по ленд-лизу. Охотники за сданную пушнину получали дополнительно, сверх карточек, белую муку, сахар, чай.

Во время войны суда Морфлота и рыбной промышленности получали ремонт в портах США и Канады в счет ленд-лиза. Там ремонтировались суда Кработреста, Востокрыбхолодфлота, других рыбных организаций, китобойная база «Алеут». Американское правительство выделило много судов из своего резервного флота. Начиная с января 1943 г. стало поставлять пароходы типа «Либерти». Приведу их основные технические характеристики: мощность машины 2 500 л. с., длина 134,6, ширина 17,4, осадка 8,5 метров, экономическая скорость хода 11,5 миль в час, расход топлива 25 тонн в сутки, дальность плавания экономическим ходом 13 000 миль, вооружение — одно 102-и девять 20-миллиметровых орудий, экипаж 61 человек.

Эти суда собирались из секций, которые строились в разных городах США, потом по железной дороге свозились в портовые города, где соединялись на стапелях электросваркой. В Сан-Франциско действовало десять стапелей, и для сборки «Либерти» требовалось всего десять дней, затем еще столько же для достройки на плаву. Таким образом, каждый день на воду спускался один пароход. Их постройка обходилась относительно дешево. Конструктивные недостатки, выявленные в начале эксплуатации, такие, как недостаточная

продольная прочность, были устранены. Эксплуатировались эти суда по несколько десятков лет. А греческие судовладельцы модернизировали их — снимали паровые котлы и машины, устанавливали дизели. В результате увеличивалась грузоподъемность, скорость хода достигала пятнадцати миль в час. Использовались эти суда для перевозки угля, зерна и других грузов.

В книге под редакцией немецкого автора Типпельскирха «Мировая война 1939—1945 гг.» высказана одна интересная мысль: «Когда в конце 1941 г. США с их неистощимым военным потенциалом вступили в войну, тогда же и можно было с уверенностью сказать, что война нами будет проиграна. К концу 1942 г. немцы на море топили суда, а союзники со стапелей спускали больше».

Как я уже сказал, советские суда ремонтировались в портах США и Канады. Там же они получали бункер, снабжение, вооружение, проводили военную подготовку экипажей.

По данным Российского государственного архива экономики, приведенным в книге А. Паперно, Владивосток и Дальневосточная железная дорога за годы войны переправили почти восемь миллионов тонн импортных грузов. Это в четыре раза больше объема импорта, переваленного Мурманском и Кировской железной дорогой, и в пять раз больше того, что пропустили Архангельская группа портов (Архангельск, Бакарица, Экономика, Молотовск) и Северная железная дорога. Петропавловск-Камчатский, имея перед войной единственный деревянный причал рыбного порта, без механизации, получил к концу войны шесть капитальных механизированных причалов морского торгового порта (сейчас их двенадцать), склады, портовые сооружения, ряд служебных и жилых зданий. Наш порт перевалил импортных грузов примерно на пятую часть больше Мурманска и в полтора раза больше Архангельской группы портов. А ведь, говоря о ленд-лизе, многие до сих пор имеют в виду только северные порты.

Для обслуживания Транссибирской магистрали из портов США доставлялись во Владивосток паровозы. Везли их пароходы «Феликс Дзержинский», «Ванцетти», «Днепрострой» и другие. Получили мы и три ледокола: «Северный ветер», «Северный полюс», «Адмирал Макаров». В 1945 г. пришли буксиры: «Иван Сусанин» работал в торговом порту, «Кашалот» — в Камчатрыбпроме, «Наездник» — в составе Тихоокеанского флота. Была еще военная плавмастерская. По городу в то время ездило много американских автомашин — «Студебеккер», «Форд» и других. Они использовались много лет, так же как и суда типа «Либерти».

Как-то раз зимой 1943 г., когда мне было пятнадцать лет, я насчитал на рейде Петропавловска более пятидесяти судов. Это шла военная помощь фронту. В маленькой заметке невозможно охватить всего, что происходило на Камчатке в то время, да и нет смысла пересказывать книгу, ее нужно прочитать.

С окончанием войны наши пути-дороги (вернее, правительств США и СССР) разошлись. Долги за взятое в аренду имущество до сих пор не заплачены. И я, как гражданин, считаю это ненормальным. Жители города должны знать правду о ленд-лизе.

Алла Паперно проделала гигантскую работу, собирая материалы для своей книги. Просто хочется снять шляпу перед этой женщиной, объехавшей множество городов и крошечных населенных пунктов, «перелопатившей» сотни документов, встретившейся с множеством людей. В книге описана не только история самого ленд-лиза, но и судьбы дальневосточных капитанов, работавших в то время. Я не читал ничего подобного. И тем обиднее, что книга практически недоступна широкому читателю. Она вышла очень маленьким тиражом, и до Камчатки дошли лишь единичные экземпляры, прочитать ее можно разве что в областной библиотеке. А ведь нам, камчадалам, как никому другому нужно знать свою историю, которую раньше замалчивали из цензурных соображений, а теперь — непонятно из каких. И мне думается, многие со мной согласятся, что книгу необходимо переиздать. Дело это нужное и важное. Мы должны знать свою историю. Нужно найти возможность изыскать средства для этого...

«МЕДВЕЖАТНИКА» ПРИВЕЗЛИ ИЗ ТЮРЬМЫ

В наших газетах изредка публикуются статьи об организации рыбной промышленности Камчатки, о приобретении первых пароходов, первых капитанах и старших механиках. Читателям, очевидно, будет небезынтересно узнать и о покупке одного из первых пароходов АКОФлота — «Ительмена».

Надо оговориться сразу, что правление АКО было поставлено в жесткие рамки. Предписывалось закупать пароходы, уже бывшие в эксплуатации по восемь — десять лет, которые стоили дешевле новых. Пароходы должны были работать на твердом топливе, то есть на угле, который дешевле нефти. Поэтому первые пароходы переводились там же, за границей, с жидкого топлива на уголь. Стоимость закупаемых судов — в пределах 125 тысяч американских долларов.

В портах Америки к 1928—1930 гг. скопилось много судов, находившихся в отстое. Построены они были, в основном, в 1918—1919 гг.

По решению партийных органов первым капитаном «Ительмена» назначили Евгения Дмитриевича Бессмертного, тогда старшего помощника капитана на легендарном ледорезе «Литке». Осенью 1929 г. ледорез совершил героический рейс на остров Врангеля. Несмотря на сложную ледовую обстановку, судно под командованием капитана К. А. Дублицкого блестяще справилось с рейсовым заданием, доставило туда зимовщиков и сняло заболевших членов экипажа парохода «Ставрополь», зазимовавшего в Арктике.

В апреле 1930 г. Е. Д. Бессмертный отправился в Америку за «Ительменом». С ним поехали старший механик Осколков, второй и третий механики, капитан Сергей Александрович Черепанов, направлявшийся на другое судно. 4 апреля, оформив заграничные паспорта, они прибыли в Берлин. Получив в американском консульстве визы на право въезда в США, выехали в Гамбург. Оттуда на одном из трансатлантиков прибыли в Нью-Йорк. Из Нью-Йорка их путь лежал в Балтимору. В Балтиморе 20 апреля моряки узнали, что «Ительмен» и другое закупленное судно еще стоят в консервации в Филадельфии. Наконец, 23 апреля суда прибуksировали в Балтимору.

«Ительмен» оказался по тому времени довольно крупным пароходом грузоподъемностью пять тысяч тонн и скоростью хода восемь миль в час. Построили его в 1918 г. в Японии. На пароходе следовало провести много ремонтных работ, все-таки он восемь лет простоял в консервации. 30 мая 1930 г. прибыла остальная команда в количестве тридцати трех человек, возглавляли которую старший помощник капитана Борис Викторович Гамалей и второй помощник Харламов. Ремонтные работы пошли веселее.

Команду планировали разместить в гостинице. Но добираться до завода было неудобно, много времени уходило на переезд. Тогда решили поселить людей на квартиры американских рабочих-судоремонтников. Рабочие к советским морякам относились очень дружелюбно, и переселение произошло к взаимному удовольствию.

Возникла еще одна проблема. При приемке судна потеряли шифр капитанского сейфа. В течение нескольких суток лучшие слесари завода, как ни бились, открыть его не могли. Наконец, выход нашли, причем, как в детективном романе. Однажды к борту парохода подъехала автомашина. В ней оказался джентльмен в шляпе в сопровождении полисмена. Оказалось, что это был специалист по сейфам, проще говоря, «медвежатник», отбывавший срок в одной из тюрем. Познакомились. Звали его мистер Девис. В молодости он учился в техническом колледже, служил в американской армии, плавал машинистом в торговом флоте, а сейчас сидит в тюрьме «по неосторожности». Разгадка шифра сейфа в умелых руках мистера Девиса много времени не заняла. Вскоре он вручил капитану листок бумаги, на котором был написан шифр. Пояснил, что эти сейфы, очень сложные по конструкции, производятся во Франции. Дал подробную инструкцию, как с ним обращаться. Это был действительно специалист высокого класса.

Наконец, 30 июня 1930 г. ремонт парохода закончился. Провожать советских моряков, по воспоминаниям Е. Д. Бессмертного, пришлось очень много людей. В августе 1930 г. «Ительмен» прибыл в Петропавловск.

Как показала практика, пароход в эксплуатации оказался очень «тяжелым». При плохом угле было очень трудно держать «пар на марке». Из-за этого падала скорость хода. По рассказам одного из бывших капитанов «Итель-

мена» А. Е. Миронова, в весеннее время, в период равноденственных штормов, переход из Владивостока до Петропавловска занимал от двадцати до двадцати трех суток!

Пароход долго перевозил грузы по восточному и западному побережью Камчатки, на Сахалин, в Приморье. В 1935 г. под командованием Е. Д. Бессмертного «Ительмен» получил капитальный ремонт на своей «исторической родине» — в Японии. Следующий ремонт здесь прошел в 1951 г., уже под руководством капитана дальнего плавания М. Е. Зеленского и старшего механика П. С. Колесникова. Причем ремонт был настолько основательным, что, по выражению Колесникова, от парохода старым остался только один гудок. С 1951 г. пароход использовался как плавучая сельдяная база. В 1968 г. «Ительмен» уже стоял у одного из причалов Находки в качестве женского общежития. Таким образом, один из старейших пароходов АКОфлота со дня постройки отработал полвека!

Командовали этим судном в разное время весьма опытные судоводители — капитаны дальнего плавания Е. Д. Бессмертный, В. И. Войтенко, А. Е. Миронов, Н. Е. Зеленский, Арсентьев, Н. И. Шаш. В годы ежовщины капитан Арсентьев, прекрасно знавший английский язык, был осужден по 58-й статье и расстрелян. Во время войны капитана Шаша осудили по этой же статье на десять лет тюремного заключения и ссылке в Забайкалье. На Камчатке он появился после отбытия срока, будучи уже тяжело больным человеком. Руководство Тралфлота дало ему возможность заработать пенсию на плавмастерской «Фреза». Многие годы на «Ительмене» трудился один из лучших старших механиков Лабут. Имя «Ительмена» было присвоено БМРТ «Океанрыбфлота».

ПОСЛЕДНИЙ СТАЛЬНОЙ ВЕТЕРАН

Через непродолжительное время бухту Бабя должен покинуть один из старейших пароходов рыбной промышленности Камчатки — «Анатолий Серов», названный в честь героя-летчика, отличившегося в боях в небе Испании.

Судно было построено в 1926 г. на Ливерпульской судостроительной верфи и получило при «крещении» название «Джон Холдс». Предназначалось оно для перевозки фруктов из тропиков. Ровная палуба имела деревянный настил и оказалась очень удобной для перемещения по ней различных грузов. Судно красиво смотрелось. Кают-компания и курительный салон были отделаны тропическими сортами дерева. Главным двигателем служила паровая машина мощностью 1 200 л. с., позволявшая судну развивать скорость хода девять миль в час. В 1939 г. его приобрел Наркомат рыбной промышленности СССР, который передал его на Дальний Восток новому судовладельцу — АКОфлоту.

Долголетие парохода — семьдесят четыре года — наверное, достойно Книги рекордов Гиннесса. Но сейчас, при выходе из родной Петропавловской гавани, ветеран даже не сможет дать длинных прощальных гудков... (этот материал подготовлен до момента затопления судна, ныне лежащего на правом борту на месте своей последней стоянки. — *Ред.*).

В последние годы судно служило филиалом учебно-курсового комбината. Здесь обучались матросы и мотористы баз флотов. Моряки слушали лекции по борьбе за живучесть и противопожарной безопасности. В последние дни на палубе стали появляться купцы, занимавшиеся покупкой и продажей металлолома. Спустя несколько дней будет известно, в какой из портов Кореи или Китая пойдет пароход на переплавку...

Перегнать пароход «Анатолий Серов» на Дальний Восток поручили капитану дальнего плавания Александру Игнатьевичу Дуднику (читатели, интересующиеся личностью А. И. Дудника, могут прочесть интересную повесть В. М. Иваницкого «Жил отважный капитан»).

Капитан Дудник был знаменитым человеком. В марте 1928 г. он принял в Японии закупленный пароход «Тайя-мару» и в порту Осака переоборудовал его в краболов. Весной и летом 1928 г. первый краболов успешно выпускал крабовые консервы на западном берегу Камчатки. Следом за первым краболовом появились еще несколько судов. Дело это было выгодное: крабовые консервы уходили на Лондонский рынок, принося стране валютную выручку.

В 1930 г. А. И. Дуднику выпало счастье принять закупленный в Америке в Балтиморе пароход «Глен Ридж», перегнать его в Норвегию, а потом в Ленинград и переоборудовать его в китобазу. Судну дали новое название «Алеут». В 1933 г. в феврале «Алеут» прибыл во Владивосток и вскоре вместе с тремя судами-китобойцами — «Трудфронт», «Авангард» и «Энтузиаст» — приступил к китобойному промыслу. Это новое дело благодаря настойчивости капитана Дудника было успешно освоено.

В 1936 г. Александра Игнатьевича в числе других работников рыбной промышленности Дальнего Востока наградили орденом Ленина. Но вал репрессий, пронесшийся в 1937—1938 гг., зацепил и его. В июне 1938 г. он оказался в битком набитой владивостокской тюрьме. Обвинение по тем временам стандартное — враг народа. Следователь выдвигал дикие обвинения: «Расскажи-те, как хотели продать китобазу японцам»...

Полтора года провел в тюрьме Александр Игнатьевич. После освобождения он приехал в Москву и был вызван на прием к наркому рыбной промышленности Александру Акимовичу Ишкову. Зная, что произошло с Дудником за последнее время, нарком просил капитана отдохнуть на курорте, а потом со свежими силами приступить к выполнению нового ответственного задания. Теперь ему поручалось перегнать на Камчатку недавно купленное судно «Анатолий Серов», погрузить и привезти во Владивосток шесть паровых кот-

лов для рефрижератора «Пищевая индустрия», а еще по просьбе Дальстроя доставить в Николаевск-на-Амуре четыре рейдовых буксира. «На Вашей кандидатуре наркомат остановился потому, что уверен, что Вы с этой задачей справитесь, — сказал Ишков. — Ведь опыт работы во льдах у Вас есть, да еще с такими известными капитанами, как Павел Георгиевич Миловзоров».

В начале августа 1940 г. были произведены подготовительные работы для успешного перехода в Арктике. В районе переменной ватерлинии изготовили деревянную противоледовую шубу, в трюмах установили так называемые айс-бимсы — толстые бревна от борта до борта против сжатия льдами. Кроме этого, А. И. Дуднику по указанию наркома Военно-Морского флота СССР Н. Г. Кузнецова поручили провести на Дальний Восток подводную лодку типа «Щ».

Караван начал движение из бухты Белужей 10 августа 1940 г. Капитан ледокола «Ленин» ознакомил командный состав экспедиции с ледовой обстановкой. Здесь и произошло знакомство двух знаменитых капитанов — Дудника и Карла Павловича Эгги, командовавшего «Лениным». Снова им пришлось встретиться в Петропавловске в 1950 г., где Карлу Павловичу пришлось зарабатывать пенсию на парусно-моторной шхуне Камчатрыбфлота «Медуза».

Головным в караване шел ледокол, за ним подводная лодка «Щ-423», затем рейдовые буксиры. Замыкал строй «Анатолий Серов». Переход оказался очень тяжелым. Одну за другой сломали все лопасти гребного винта. Но все же «Анатолий Серов», уже под проводкой ледокола «Красин», подошел в бухту Провидения. Там поставили запасной винт. Дальнейший переход трудностей не представлял.

В Петропавловске А. И. Дудник доложил руководству АКО о выполнении рейсового задания. Затем, по приходе во Владивосток, был получен приказ наркома А. А. Ишкова, гласивший, что «за успешное проведение пароходом “Анатолий Серов” арктического рейса из Мурманска во Владивосток и проявленные при этом экипажем настойчивость и энергию наградить знаком “Отличник соцсоревнования Наркомрыбпрома СССР” капитана А. И. Дудника с выдачей премии в размере четырехмесячного оклада». Таким же знаком и окладом за два месяца награждались помполит Ф. С. Гуркин, старший механик С. А. Хвастунов. Знак «отличника» получили все штурманы, механик, радисты, боцман, три матроса, два машиниста, кочегар, пекарь. «Похвальную грамоту стахановца в борьбе за изобилие рыбных продуктов» вручили одиннадцати членам экипажа. Кроме того, Совнарком 23 ноября 1940 г. выделил в распоряжение капитана Дудника 42 тысячи рублей для премирования экипажа — это уже за перегон подводной лодки.

С началом войны судно продолжало работать в прежнем режиме: доставляло грузы на побережье Камчатки, вывозило рыбопродукцию в Приморье.

В марте 1943 г. пароход получил распоряжение АКО идти в США для проведения ремонта и доставки военного груза на родину. Сразу же вышли в рейс. На переход получили низкосортный малокалорийный уголь. Расход его по сравнению с сахалинским был вдвое больше, а скорость хода упала. Судно шло без огней ввиду большой опасности встречи с подводными лодками. По пути зашло в Датч-Харбор, где его сразу же поставили к угольному причалу и дали хорошего высококалорийного топлива. Вскоре пароход пришел в Сан-Франциско — один из крупнейших портов мира. На судоремонтной верфи на судно установили зенитные автоматы «Эрликон» на крыльях мостика, а на корме — четырехдюймовую пушку. Часть команды выезжала на полигоны, где училась стрелять по воздушной цели — «колбасе» — и по надводной мишени.

В конце июня пароход был отремонтирован. В его трюмы погрузили авиационный бензин в бочках, взяли груз консервов, спецодежды, растительного масла. В конце июля снялись на Камчатку. В начале августа получили распоряжение зайти в Усть-Камчатск и взять на буксир плот-сигару для Петропавловска. В пути не обошлось без приключений: ослабили тросы крепления, создалась угроза потери плота. Но благодаря принятым мерам плот спасли и благополучно доставили в порт. За это капитан Дудник и экипаж парохода получили премии.

В 1944 г. А. И. Дудника перевели в Востокрыбхолодфлот. Капитаном на «Серове» стал Михаил Ефимович Зеленский. В марте 1945 г. он повел судно на ремонт в Канаду, в порт Ванкувер. Старшим механиком в это время работал Николай Борисович Домра. В июне 1945 г., уже после окончания войны, пароход прибыл в Петропавловск. Опять началась его прежняя, привычная работа.

В 1948 г. в командование пароходом вступил Илья Иосифович Баклаг. На «Серов» он пришел в 1940 г. после окончания Владивостокского моррбтехникума. Прекрасно знал английский язык, великолепно разбирался в радиотехнике. Начинал с третьего помощника капитана, а проработал на этом пароходе до 1975 г., всего тридцать пять лет! Еще один ветеран «Серова» — старший механик Дмитрий Романович Винтовкин — трудился на этом судне двадцать пять лет.

В августе 1954 г. «Анатолий Серов» под командованием И. И. Баклага пошел на ремонт в Китай, в порт Шанхай. Ремонт продолжался два года. После возвращения судна в 1956 г., на Камчатке начались изменения: было организовано Управление тралового и рефрижераторного флота. Все чаще транспортные суда стали использоваться как плавбазы. Стал принимать и обрабатывать сельдь в бухте Лаврова и «Серов». Руководил им в это время капитан дальнего плавания Михаил Григорьевич Чекаленко.

С 1978 г. пароход «Анатолий Серов» использовался как учебное судно-тренажер. А через пару лет его отбуксировали на вечную стоянку в бухту

Бабия, в районе жестянобаночной фабрики. Все эти годы пароход исправно служил флоту...

Вот такая интересная биография у одного из самых старых судов Камчатки. Надо бы с почетом, торжественно проводить этот пароход в последний путь, как провожали в свое время китобазу «Алеут» и пароход «Петропавловск» Сахалинрыбпрома. Что скажут на это ветераны флота?

О «КАШАЛОТЕ» И УГЛЕ

Со времени описываемых мною событий прошло более шестидесяти лет. В августе 1945 г. я был юношей и работал на буксире АКОфлота «Кашалот».

Буксир «Кашалот» спустили на воду в конце 1944 г. в США. В Петропавловск его перегнал капитан дальнего плавания Карл Карлович Берг. «Кашалот» начал работать на Усть-Камчатск, где брал на буксир и доставлял в Петропавловск кунгасы и катера, построенные на Ключевской судовой верфи. Кроме того, на буксире он всегда вел две баржи грузоподъемностью по 250 тонн.

В августе 1945 г. буксир получил задание доставить в Комсомольск-на-Амуре две баржи с рыбой, предназначенной для питания рабочих авиационного завода. Рыбу закупили под руководством направленного для этой цели инженера завода Шведова.

Когда «Кашалот» проходил Первый Курильский пролив, мы узнали о том, что Японии объявлена война. Возвратиться в Петропавловск уже не было возможности, и капитан Григорий Трофимович Ленский повел судно не в Магадан, как гласило указание руководства флота, а в устье Амура. Риск, конечно, был велик. Но японцы, к нашему счастью, активных действий не предпринимали, что позволило нам благополучно завершить рейс. Пришли мы в Комсомольск-на-Амуре, встали к пристани Дземги.

Рейс, конечно, был необычный, и по приходе буксира на борт прибыл корреспондент местной газеты. Он, как и положено, красочно описал весь переход и сделал отличные фотографии буксира и капитана Ленского. Упомянули в газете и членов экипажа. Буксир на фотографии выглядел внушительно. Фактически так оно и было. Все на нем блестело, как и положено на новом судне. Поскольку морские суда в речной порт приходят нечасто, возле борта, на пристани, собирались люди. Кроме молодежи, подходили и прошедшие горнило войны фронтовики.

Война с Японией была скоротечной, и вскоре, 3 сентября, мы уже праздновали победу.

Во время стоянки по различным причинам часть экипажа списали, образовался недокомплект штата. Желающих поступить на работу на судно было много. Но мешало одно обстоятельство: по указу от июня 1940 г. перемена места работы была запрещена. Капитан и старший механик ходили «утря-

сать» этот вопрос в управление авиационного завода. Вскоре несколько новых членов экипажа влились в наш коллектив.

Среди прибывших были очень хорошие специалисты. Особо запомнился мне один из них — голубоглазый парень Паша Двойченко. Его родители переселились на Амур еще до революции. Паша перед войной окончил ремесленное училище и стал токарем. С началом войны в действующую армию его не взяли, как работавшего на оборонном авиационном заводе и имевшего бронь. Парень он был начитанный и мечтал о море. И вот мечта сбылась: его зачислили в штат кочегаром второго класса. Механики объяснили Паше, что ему надо поработать кочегаром и машинистом, а когда наплавает годика полтора-два, будет послан на годичные курсы механиков третьего разряда.

Наконец мы тронулись в обратный путь. Спускаться по Амуру было очень интересно. Наступила осень, и берега стали необычайно красивыми. Нельзя было без восхищения смотреть на этот разноцветный ковер — желтые берега, зеленые елки, красные рябины. Крутые берега с уютно расположенными селениями. Во время кратковременных стоянок спускали шлюпку, в этих селениях покупали овощи — свежий картофель и очень крупные кочаны капусты. Брели и огурцы с помидорами. На судне еще имелся запас американской тушенки, и наш повар Александр Сейма готовил прекрасные солянки. Питание было действительно отменным.

И вот к исходу ноября 1945 г. мы пришли в Петропавловск. Паша за время рейса показал себя работником старательным, получил благодарность от капитана и председателя судового комитета. Поскольку «Кашалот» имел деревянный корпус, его поставили на зимний отстой, штат сократили. Перевели на пароход «Коккинаки» и Пашу Деревянченко. Попрощались мы с ним очень сердечно и пожелали ему всех благ.

Пароход «Коккинаки» работал на твердом топливе — на угле. А труд кочегаров на угольщиках был очень тяжелым. Встретил я Пашу месяца через три и не узнал. У него был очень болезненный вид.

— Что с тобой случилось, Паша? — спросил я его.

— Я очень серьезно заболел. Во время вахты встал под вентилятор, уставший и вспотевший. Меня прохватило холодным воздухом. Ходили мы около трех месяцев. Врача на судне не было. На рыбокомбинаты меня высадить даже и не пытались. Какое там лечение! А по приходе в порт сразу пошел в больницу. Но было уже поздно. У меня началось заболевание легких. Сейчас прохожу лечение. Но, судя по всему, мало помогает. Да и питание плохое, сам знаешь, карточная система...

Прошел еще месяц. Я снова встретился с Пашей. Выглядел он еще хуже. На вопрос, как дела, он безнадежно махнул рукой:

— Очень плохо. У меня открылась скоротечная чахотка. Сейчас с попутным пароходом собираюсь ехать во Владивосток, а потом к родне, в Комсомольск, умирать. Не получилось из меня моряка, видно, не суждено...

Расстались мы с Пашей, и больше нам уже с ним увидеться не пришлось. Узнать о дальнейшей его судьбе не представилось возможным...

Дорогой читатель! Если ты прочитаешь, что наша партия большевиков в то время спала и видела, как бы облегчить условия труда простого рабочего, не верь этому. Не буду голословным. Об этом вы можете прочитать в сборниках по истории рыбной промышленности Камчатки. Во время организации АКО при закупке пароходов для транспортного флота, в 1929 г. решалась и очень важная проблема — на каком топливе будет работать флот. Решили, что на твердом, то есть на угле. На жидком слишком накладно, дорого. Но и уголь придется завозить издалека. Свой, камчатский уголь, добываемый в Корфе, очень низкокалорийный, в нем много золы. По выражению одного из механиков, этому углю надо было еще лежать в земле тысячу лет. Но большевики люди настырные. Они даже делали опыты по обогащению корфского угля, закончившиеся ничем.

В 1947 г. на пароходе «Сима» работал старшим механиком Петр Степанович Колесников, старый моряк, до революции трудившийся в Добровольном флоте. Он рассказывал, что этот флот закупал только высококалорийный мытый уголь, так называемый «орешек». «Я на ходу судна должен был обеспечить его скорость, — рассказывал он, — а на плохом угле я этого делать не мог. Поэтому я от плохого угля отказывался, как умел. Работа на плохом угле, а особенно зимой, превращалась в настоящую каторгу». Нужно еще иметь в виду и плохое питание, когда у кочегара не хватало сил шуровать у котла.

До Великой Отечественной войны самый старый торговый флот был у греков и у нас. Греки, чтобы на якорной стоянке не гонять пародинамо и не расходовать топливо, пользовались керосиновыми лампами. Эти висячие лампы на медных цепочках в кардановом подвесе мы еще застали на старых пароходах «Барнаул» и «Рылеев». Они были установлены в кают-компании, столовой команды и каютах. Но после войны те же греки даже суда на жидком топливе типа «Либерти» перевели на дизельные установки «Зульцер». За счет замены паровых котлов и машин увеличилась скорость хода и грузоподъемность, улучшились условия труда, жилые помещения.

Но у нас медлительность в отношении перевода судов на жидкое топливо была просто удивительной. Построенные и полученные в 1950 г. из Финляндии буксиры типа «Геркулес» ходили на угле. Пришедшие в 1952 г. лесовозы типа «Капитан Чириков» тоже жгли уголь, не говоря уже о старых пароходах. Например, пароход «Анатолий Серов» находился на плаву семьдесят пять лет, а на жидкое топливо его так и не перевели. Более того, полученные во время войны суда в основном переоборудовали с жидкого топлива на уголь.

Удивительно еще одно обстоятельство. Создание АКО и АКОфлота в 1929—1930 гг. совпало по времени с началом добычи нефти на Сахалине. Но флот этой нефти не получил: ее продавали японцам.

...Прошло уже много лет после, по сути дела, гибели Паши Двойченко, но меня не покидает мысль: почему у нас так плохо организовано производство? Почему так плохо работает техническая мысль? Почему такое бестолковое и безответственное руководство? Увы, ответа на эти вопросы получить невозможно...

НА РОДИНУ, В ЛАГЕРЯ...

В состав Дальневосточного государственного морского пароходства входил пароход «Ильич». Раньше он назывался «Император Николай II», потом «Вече». Это пассажирское судно имело весьма солидный возраст — шестьдесят лет. Оно перевозило пассажиров из Владивостока на Камчатку и по Приморской линии. В марте или апреле 1945 г. «Ильич» отправили на ремонт в США, в Портленд. Ремонт должен был стать капитальным, со сменой паровых котлов. Для этого в борту сделали вырезы. Спустя полмесяца после начала ремонта судно неожиданно затонуло, при этом погибла одна буфетчица. Наши источники утверждали, что это была диверсия. Но в это верится с трудом: уж слишком старый был пароход, и никакой ценности, естественно, он не представлял.

Очевидно, чувствуя свою вину, американцы в счет ленд-лиза выделили СССР два грузопассажирских парохода — «Урал» и «Михаил Ломоносов». Они вскоре пришли в Петропавловск, если можно так сказать, с транзитными пассажирами. На борту «Урала» находилось 1 179 человек, примерно столько же и на «Михаиле Ломоносове». В это время Охотское море и пролив Лаперуза были забиты льдом. Суда попытались было пройти в Японское море, но сделать этого не смогли. Ледокол «Каганович», выделенный для проводки, был маломощным, а других, более подходящих ледоколов, не имелось. Вот и стояли пароходы в Ковше, выходя на рейд, чтобы взять воду в ручье, в Сероглазке.

Пассажиры на этих пароходах были необычные: наши военнопленные, освобожденные англичанами из немецких лагерей в конце 1944 — начале 1945 гг. и отправленные в Америку для дальнейшего следования на Родину.

«Урал» стоял возле нашего борта. Пассажиров привлекали на погрузо-разгрузочные работы. Утром они выходили на работу, а вечером возвращались. Рассказывали, что однажды, когда «Михаил Ломоносов» брал воду в ручье, в Сероглазке, по льду к борту подошла женщина и среди пассажиров узнала своего сына. Он служил на границе и с началом войны попал в плен. Таким образом, пришлось ему невольно совершить кругосветное плавание. Нам приходилось часто беседовать с этими людьми. Они были очень спокойны и уверены в том, что ни к какой ответственности их не привлекут. Когда их забирали из концлагерей, наши энкаведешники уверяли, что никто их паль-

цем не тронет: «Вас ждет Родина-мать! У кого на вас поднимется рука? Ведь прошла такая война. Поедем домой! Вас ждут родители, братья, сестры».

И люди поверили. Но все получилось иначе. Всем известно, что узники фашистских лагерей получали помощь за счет Красного Креста. Красный Крест обратился к Сталину и Мехлису, чтобы те выделили средства для помощи своим пленным. На это Мехлис ответил, что у нас военнопленных нет, а есть предатели. Такой жестокости по отношению к своим соотечественникам мир не знал. Эта иезуитская система существовала то тех пор, пока не умерли ее творцы.

...В начале мая «Урал» и «Михаил Ломоносов» вышли в Находку, а оттуда в Магадан, прямиком в Колымские лагеря. Родина-мать дождалась своих сыновей...

СНЯЛИ С МЕЛИ И РАСТАЩИЛИ

У кораблей, как и у людей, своя судьба. Складывается она по-разному. У одних — счастливо, у других — нет. Одни горят и тонут в первом же рейсе, как будто заговоренные и преследуемые злым роком. Другие тонут даже при спуске со стапелей. А есть корабли, удивляющие своим долголетием. Например, пароход «Колыма». Купленный и введенный в состав Добровольного флота в 1911 г., он проработал около шестидесяти лет. Начал ходить в полярные плавания в устье реки Колымы в 1911 г. Несколько раз из-за неблагоприятной ледовой обстановки вынужден был зимовать в Арктике. С 1934 по 1940 гг. войны входил в состав АКОфлота.

Мне сейчас хочется рассказать о судьбе трех двухмачтовых парусно-моторных шхун, не сделавших ни одного рейса. Они даже не были достроены.

С довоенного времени на Камчатке, в Ключах, успешно работала судостроительная верфь. Она поставляла для нужд рыбной промышленности большое количество кунгасов и речных барж. Строила верфь также катера и кавасаки для промысла трески крючковыми снастями.

В АКО для руководства этими работами имелся отдел, которым руководил инженер-кораблестроитель Василий Васильевич Гриб. К концу войны он спроектировал три двухмачтовых парусно-моторные шхуны грузоподъемностью двести тонн с бермудским (косым) парусным вооружением. Брашпиль и грузовые лебедки электрические, главный двигатель — дизель мощностью 200 л. с. Заказ на их постройку разместили на верфи в порту Пиленга на Сахалине. Шхуны должны были развозить по рыбокомбинатам путинный груз.

Осенью 1946 г. пароход «Ительмен» под командованием капитана дальнего плавания Василия Тимофеевича Войтенко прибуксировал эти шхуны в порт Петропавловск. На них находился выдержанный запас леса для отделки судовых помещений и рангоут: мачты, гики. Названий шхуны пока не име-

ли, а несли строительные номера. Но острословы-моряки называли их «Вера», «Надежда» и «Любовь».

Шхуны поставили на Петропавловскую судовой верфь. Наблюдать за достройкой назначили капитана Петра Николаевича Литвишко. Но у дирекции судовой верфи до достройки судов никак не доходили руки. Дело в том, что за выполнение плана по судоремонту строго спрашивали горком и обком партии, и, в первую очередь, — за ремонт транспортного и добывающего флота. Поэтому к достройке шхун и не приступали.

Наконец, в 1948 г. пронесшийся ураган выбросил их на песчаный пляж в районе бухты Турпанки. В дело включилась аварийная комиссия АКО во главе с ее начальником Василием Ивановичем Апенкиным. Вывод комиссии был неутешительный: необходима помощь земснаряда «Зей». Но владельцы «Зей» запросили за работу по снятию шхун с грунта четыре миллиона рублей — деньги по тем временам немалые. Положение казалось безвыходным.

Но тут за дело взялся капитан парохода «Орочон» А. И. Дудник. Он организовал бригаду, в которую вошли боцман «Орочона» М. Устинов и другие члены экипажей ремонтирующихся судов. Рыбный порт выделил два буксирных катера, которые размывали грунт возле бортов шхун. Благодаря этим и другим работам в один из сизигийных приливов шхуны сняли с грунта и привели на судовой верфь.

И полетели недели, годы... Со шхун начали тащить лес. Через некоторое время остались одни корпуса, а спустя несколько лет шхуны представляли собой жалкое зрелище. Потом их стали пилить на дрова местные жители. Затем суда списали, и все вздохнули свободно. Спустя некоторое время шхуны забыли, как будто их и не было вовсе. Типично российская картина. А ведь в свое время за их спасение А. И. Дудник и его команда были награждены очень солидной премией.

Сейчас в бухте Бабия, в районе тюрьмы, лежит на грунте днище одной из них, какой — никто сказать не может...

КАК ПОПРАВИЛИ ТОВАРИЩА СТАЛИНА

Дело это было в начале 1946 г. Несколько пароходов Камчатрыбфлота стояли в Ковше Петропавловского морского рыбного порта. Возле борта «Орочона» находился «Терек» — небольшое сухогрузное судно. Командовал им Григорий Трофимович Ленский, долгое время работавший на рыболовных судах.

Этот человек помимо остальных качеств обладал еще одним талантом — имел исключительно красивый почерк. Рассказывали, что в коммерческий отдел флота он сдавал самые красивые рейсовые отчеты. Эти отчеты действительно были произведениями искусства: оформленные цветными каран-

дашами и написанные каллиграфическим почерком Григория Трофимовича. Если он посылал начальству флота какой-нибудь рапорт, отказа на его просьбу не было. Отказать, как правило, у начальства не поднималась рука.

Помполитом на «Тереке» ходил Василий Иванович Ревнивцев. Раньше он работал учителем начальных классов в деревенской школе. В начале войны был призван в армию, окончил краткосрочные курсы политработников. Прощел войну с начала и до Дня Победы, получил награды и ранения. Характером обладал уживчивым и уравновешенным. Из одежки Василий Иванович имел овчинный полушубок и скромненький офицерский китель. Приодеть своего помполита руководство флота не могло, так как поступающая одежда приобреталась строго по ордерам через магазины. А ордера распределялись только через судовой профсоюзный комитет. Порой члены комитета заседали не один час, чтобы разделить пару резиновых галош и ватную фуфайку среди сорока членов экипажа, желающих их заполучить. Бедность населения в то время была, конечно, ужасающая.

В то время на судах изучали краткий курс истории ВКП(б). Занятия проводились раз в две недели, их ход отражался в соответствующих документах по установленной форме. Занятия, как правило, проводил помполит. На них частенько присутствовали и инструкторы из политотдела. Проводились еще и показательные занятия. Но надо откровенно сказать, что особенного рвения к изучению этого предмета моряки не проявляли. Сказывалась усталость всего населения, накопленная за годы войны, да и ощутимого улучшения жизни не наступало.

Суда стояли в ожидании ремонта, и от скуки Григорий Трофимович и Василий Иванович решили заняться делом. А оно заключалось в следующем. Поскольку история партии изучалась трудновато, они решили написать пособие для ее лучшего усвоения. Сказано — сделано. Работа закипела. Работали они, надо сказать, над этим пособием, как одержимые, и в скором времени уже наняли секретаря-машинистку. Все это, естественно, за свой счет. Работу над пособием ни Григорий Трофимович, ни Василий Иванович не скрывали. Напротив, они каждому интересующемуся объясняли всю ее сущность и важность.

Наконец, труд был закончен. Напечатали три экземпляра. Один отправили в Хабаровск, в краевой комитет ВКП(б) (до 1956 г. Камчатская область входила в состав Хабаровского края. — *Ред.*). Там должны были решить, сколько экземпляров напечатать, установить цену на книгу и, соответственно, гонорар Григорию Трофимовичу и Василию Ивановичу. По скромным подсчетам, на двоих им причиталось тысяч около пятидесяти. Это самое малое. О том, что в крайкоме книгу напечатать разрешат, сомнений не возникало.

Время шло. Летом на другое судно перевели Григория Трофимовича. Потом он переехал во Владивосток и стал работать в Китозвертресте. К осени

заболел и уехал на родину Василий Иванович. Судьбу рукописи так никто из моряков и не узнал.

Прошло много лет. И вот как-то в кают-компании на одном из пароходов Камчатрыбфлота зашел разговор о Григории Трофимовиче и Василии Ивановиче и о судьбе их рукописи. Среди присутствующих оказался один из бывших работников нашего Камчатского обкома КПСС. Выяснилось, что ему известна история этой рукописи.

В Хабаровске, в крайкоме, с их работой внимательно ознакомились. И схватились за голову. Вся беда-то была в том, что авторы рукописи упустили из виду, что создателем истории партии являлся сам Иосиф Виссарионович Сталин! И наши авторы вольно или невольно вступали с ним в полемику! А к тому времени товарищ Сталин уже считался самым знающим теоретиком марксизма. Так что о напечатании их «труда» не могло быть и речи! Отбывавшему на Камчатку работнику крайкома ВКП(б) дали команду разобратся с авторами и сделать соответствующие оргвыводы. И, как заявил наш собеседник, он как раз был участником этого разбора.

Ленский и Ревнивцев могли запросто угодить в тюрьму за свой «труд». Но, к счастью, работник Хабаровского крайкома оказался человеком очень порядочным и гуманным — качества в то время, надо сказать, редкие. Дело кончилось тем, что авторов рукописи и работников обкома пожурили, и на этом разбор закончился...

Насколько это было серьезно, я прочувствовал спустя много лет. В книге маститого писателя, Героя Советского Союза, я прочитал такую историю. В госпитале в 1942 г. «крутили» киножурнал. Там показывали товарища Сталина во время знаменитого парада 7 ноября 1941 г. Во время парада шел снег. А в показанной киноленте на фуражке Сталина снега не было. Лечившиеся в госпитале два лейтенанта заспорили, и один доказывал другому, что он был на этом параде и видел своими глазами, что на фуражке у товарища Сталина снег был. Через короткое время оба лейтенанта попали на фронт, в одну часть. На почве личной неприязни один из них написал на товарища донос в Особый отдел, обвинив его в политической неблагонадежности. В качестве доказательства привел их спор о снеге и фуражке Сталина. Лейтенант, участник парада, мог в то время запросто попасть в лагерь на длительный срок.

Дело закончилось тем, что командовавший этой частью генерал, очень порядочный и честный человек, чтобы не поломать жизнь молодому лейтенанту, вместо разбора дела в Особом отделе отправил его в штрафной батальон. Там в одном из боев лейтенанта ранили, и взыскание с него сняли. «Искупил кровью», как тогда говорили. Вот такие были времена! Ведь и после войны еще была в силе печально знаменитая 58-я статья Уголовного кодекса, и пострадало от нее очень и очень много людей. И хорошо, что не произошло ничего плохого с героями моего рассказа.

ВОТ ТАКОЙ «ХЕРСОНЕС»...

Танкер «Херсонес» построили в Германии в 1937 г. для бункеровки подводных лодок. Судно имело грузоподъемность 1 100 тонн и по величине являлось вторым в Камчатрыбфлоте после танкера «Максим Горький». Мощность его машины составляла 1 100 л. с. Танкер имел следующие особенности: три балансирных руля, ручной рулевой привод, как у СРТ и транспортно-холодильных судов. Эхолот включал две пары вибраторов, одну установили в носовой части судна, другую — в кормовой. Имелся радиопеленгатор. Скорость танкер развивал до одиннадцати миль в час — по тому времени неплохо.

В состав Камчатрыбфлота судно поступило летом 1947 г. как трофейное. Его родное название — «Одербанк». Второе, однотипное с ним, называлось «Машук» и принадлежало Главсахалинрыбпрому. Оно несколько отличалось от «Херсонеса» — «Машук» имел один руль.

В начале декабря 1947 г. «Херсонес» пошел на ремонт во Владивосток. Командовал танкером капитан дальнего плавания Александр Ефимович Миронов. Было ему в то время сорок восемь лет, и опыт судовождения в дальневосточных водах он имел большой.

На переходе во Владивосток танкер попал в жестокий шторм и оледенение. Прибыл туда 14 декабря. Эта дата запомнилась на всю жизнь тем, что на другой день, 15 декабря, в стране отменили карточную систему и произвели денежную реформу. Теперь десять дореформенных рублей приравнились к одному новому. Но, несмотря на реформы, жизнь заметно не улучшилась. С продуктами по-прежнему было плохо. Муку на судно получали черную и с примесью ячменя.

Зима 1947—1948 гг. оказалась с лютыми морозами и ветром. В ремонт нас поставили в бухту Диомид на верфь Приморрыбпрома. Рядом с нашим бортом стоял «Машук». На плечи команды, как всегда в ремонте, легла самая грязная и тяжелая работа: обивка ржавчины в грузовых танках и в цистернах пресной воды, очистка якорных цепей и канатных ящиков, очистка и покраска корпуса. Много работы было для команды и в машинном отделении.

К маю 1948 г. работы подходили к концу. Судно приобрело опрятный внешний вид, маты и надстройки засверкали свежей краской. Шло негласное соревнование с «Машуком» — кто быстрее выйдет из ремонта.

Но тут в судьбе танкера «Херсонес» злую шутку сыграли следующие обстоятельства. Во Владивосток для решения вопросов судоремонта нескольких рыбацких контор (Камчатрыбфлота, Амуррыбпрома, Приморрыбпрома, Крабтреста, Сахалинрыбпрома и Китозвертresta) прибыла группа из Министерства рыбной промышленности. Ею руководил Семен Гинер (С. М. Гинер в 1930-х гг. возглавлял Морской отдел Владивостокской конторы АКО и Морское агентство АКОфлота. — *Ред.*).

В те времена были очень популярны лозунги: «Пятилетку в четыре года!», «Две нормы за одну смену!», «Сдадим досрочно к такой-то годовщине Октября!» и подобные. И далеко не всегда это оправдывалось здравым смыслом. Так и в нашем случае — нужно было отрапортовать о досрочном выходе из ремонта. Но следовало провести швартовые испытания, которые длятся не один день.

Надо отдать должное механикам «Машука» — это были люди настырные, дело знающие, и ни на какие уговоры работников группы министерства не поддавались. Они проводили испытания главного двигателя на швартовах. Выявленную неисправность устраняли сразу же. Как результат — «Машук» после примерно четырех-пяти дней швартовых испытаний был предъявлен инспекции Регистра, успешно прошел и ходовые испытания. После получения документов на годность к плаванию вышел в море.

Иначе сложилось на «Херсонесе». Все получилось по русской пословице: «Гладко было на бумаге, да забыли про овраги, а по ним ходить». Как помнится, на борт прибыл начальник морского агентства Камчатрыбфлота М. Я. Иоффе и дал категорическое распоряжение: по сути, без швартовых испытаний выйти на ходовые, утром сдать судно инспекции Регистра, к вечеру встать под налив груза, а на следующее утро уже выйти в море для снабжения топливом Курильской китобойной флотилии.

Ходовые испытания закончились быстро. Вышли в море. Группа министерства бодро отрапортовала. Но тут от перегрева главного двигателя в цилиндре образовалась трещина, и вода из зарубашечного пространства стала попадать в цилиндр. Двигатель остановили. Подошедший из порта буксир снова поставил нас к стенке завода для ликвидации аварии.

Созданная комиссия усмотрела вину старшего механика. Через несколько дней новым стармехом назначили Василия Моисеевича Рядченко, имевшего первый разряд и большой опыт работы. Стоянка «Херсонеса» у завода затянулась. У берегов Камчатки танкер появился только в конце сентября 1948 г. После этого он проработал примерно года три в составе Камчатрыбфлота, а потом перешел в какую-то другую контору.

На меня, молодого парня, бывшего в то время на «Херсонесе» матросом первого класса, эта история произвела тягостное впечатление: ретивая «бригада» неумных толкачей типа Гинера и Иоффе нанесла ощутимый ущерб государству, торопясь отрапортовать партии и правительству...

ПЛЕННЫЕ ЯПОНЦЫ

Сентябрь 1947 г. Я работаю на пароходе «Сима» матросом первого класса, являюсь тальманом третьего трюма. В мои обязанности входит принимать по счету груз в трюм и при выгрузке по счету сдавать его грузополучателю.

Время это запомнилось чувством постоянного сосущего голода. Мне приходилось стоять вахту со старшим помощником капитана с четырех до восьми часов утра. В это время разжигалась камбузная плита. Моим напарником был Кеша Альков — матрос второго класса. Мы заранее готовили для повара дощечки для розжига камбузной плиты. За эту услугу получали из рук повара Марии Васильевны сухарь черного хлеба. Честно делили его на двоих. Через пару минут раздавалось дружное хрумканье. Кажется, счастливей этих минут в жизни не было!

Из отпускаемых на сутки на столовое довольствие продуктов можно было приготовить на обед первое и второе блюдо, а на ужин — только одно первое. Нам полагался килограмм хлеба в день. Но поскольку черную муку перед выпечкой просеивали, то часть отрубей шла в отходы. И таким образом, пекарь мог выпечь хлеба 850—900 граммов, не более.

В Усть-Камчатске действовал один из крупнейших рыбокомбинатов. Бесперывным потоком с неводов на рыбоконсервный завод шли кунгасы с рыбой. Ее обработкой занималось все население, начиная со школьников. На заводе находилась работа всем. На улицах не было видно праздношатающихся людей. За прогулы строго судили. Кроме того, в Ключах на полную мощность работали Ключевской лесокомбинат и судоверфь. На этой верфи строились катера и кунгасы. Выпускалось большое количество ящичной и бочечной клепки для тарировки рыбопродукции. Ящичная клепка представляла собой стянутый с двух концов неширокими стальными полосами (наподобие бочечных обручей) ящик весом пятьдесят килограммов. Груз был тяжелый, при переноске своими острыми гранями врезался в плечо, причиняя боль.

Однажды утром грузить клепку на рейд привезли бригаду грузчиков-японцев. Это была команда японского парохода, подошедшего незадолго до начала войны с Японией на рейд Митоги за грузом рыбопродукции, которую судно должно было получить с японского рыбозавода. Читателям надо пояснить, что японцы имели концессии на право размещения рыбозаводов на западном и восточном берегах Камчатки, за что платили нашему государству валютой. Судно стояло на якоре. Перед началом военных действий пограничники сняли экипаж, а после пароход потопила наша авиация. Так японские моряки стали военнопленными.

Команда японцев относилась друг к другу дружелюбно. Не было между ними споров, не наблюдалось и злорадства простых матросов по отношению к вышестоящим членам команды. Все оказались в равных условиях, сохраняя обычное уважение к старшим по возрасту и должности. Погрузка была организована на редкость четко и разумно. Никто не работал больше или меньше другого. Поражало, что груз очень плотно укладывался в штабель. Причем ящик летел с плеча и как будто прилипал к другим без просвета между ними.

Кстати, за счет такой плотной укладки «Сима» на этот раз взяла груза процентов на пятнадцать больше обычного.

У нас тоже установились дружелюбные отношения с японской командой. Эти мирные, трудолюбивые люди просто не могли вызывать ненависти. За годы двухлетнего плена японцы немного научились русскому языку, да и мы тоже знали несколько слов по-японски. Так что при разговоре можно было понять друг друга — немного по-русски, немного по-английски, немного по-японски, жестами и мимикой. Два молодых японца растолковали мне, что их родители в Японии имели небольшие участки земли, где выращивали для себя немного риса. А их, сыновей, отправляли на заработки в рыболовную фирму «Ничиро». За работу они получали деньги, и фирма платила им еще лососем — консервированным и соленым. Когда они возвращались с Камчатки с деньгами и рыбой, то для их семей это было большим подспорьем.

Японцы нуждались в куреве. Но у меня самого его было мало, и я редко мог их угостить. Однажды они окружили меня и попросили дать закурить. В это время к трюму подошел наш капитан Алексей Андреевич Гринько и спросил меня, что им нужно. Я ответил, что просят закурить, а у меня закончились папиросы. Капитан попросил обождать и через несколько минут принес две пачки «Беломорканала» (кстати, очень ценных по тем временам папирос). Бросил их мне в руки и сказал, чтобы я передал их японцам. Когда я им объяснил, что это наш капитан, они страшно удивились тому, что сам капитан парохода угостил их папиросами.

Обращал на себя внимание и внешний вид японских грузчиков. Все они опрятно одеты, робы аккуратно заштопаны, на куртках пришиты все пуговицы. Среди них не было видно грязных и чумазных. К концу погрузки я даже проникся к ним какой-то симпатией. В конечном итоге, это были такие же торговые моряки, как и мы. Непонятно было, почему гражданский моряк должен был томиться в плену, как и военнослужащий японской армии. Но к своему положению они относились по-восточному, философски. Не роптали и не сопротивлялись указаниям властей, добросовестно и умело выполняли свою работу. Закончив погрузку, мы тепло попрощались с ними и желали скорейшего возвращения на родину.

АВАРИЯ «ЯКУТА»

Шел сентябрь 1947 г. Мы на пароходе «Сима» пришли из Усть-Камчатска с грузом ящичной клепки для рыбокомбинатов западного побережья Камчатки. Догрузили на палубу немного гвоздей и других стройматериалов. Взяли полный бункер угля и пресную воду. Попутно пополнили экипаж. Стоя на вахте, я встретил вновь назначенного на должность второго помощника капитана Семена Васильевича Чуприну. Будучи матросом первого класса, я яв-

лялся еще и тальманом трюма. Вахту на руле мне пришлось нести со вторым помощником. Семен Васильевич пришел на «Симу» с парохода «Якут». Он работал на «Якуте» как раз в то время, когда в начале июня 1947 г. с этим пароходом произошла авария у мыса Лопатка. Об этом я и хочу рассказать. Но вначале немного о самом пароходе.

«Якут» — грузовое судно, построено в 1919 г. в США на Великих Озерах. Грузоподъемность 3 100 тонн, скорость семь миль в час, мощность машины 1 500 л. с. Судов этого типа поступило в Советский Союз более десятка. Это «Якут», «Кура», «Туркмен», «Чукча», «Чапаев», «Щорс» и другие. Они строились для работы на жидком топливе, но после закупки их переоборудовали под уголь, оставили на мазуте только «Чапаев» и «Щорс».

Эксплуатация этих пароходов была сущим бедствием. Дело в том, что качество нашего дальневосточного угля было плохое. Ввиду его низкокалорийности кочегарам было трудно держать пар «на марке». Скорость падала, а во время чистки топок, при смене вахт, судно еле двигалось. В штормовую погоду оно даже не выгробало против ветра. В таких случаях у капитана прибавлялось седых волос на голове. Единственное, что было хорошим на «Якуте», так это жилые помещения.

Во время нашей вахты Семен Васильевич рассказал о нашумевшей аварии с «Якутом» подробнее:

— При подходе примерно к маяку Сопочный на судно налег густой туман, шли по счислению. Но беда в том, что при плохом угле скорость была неравномерная. А тут еще вахтенного штурмана сбilo с толку следующее обстоятельство. Не доходя до маяка Лопатка, один из паровых траулеров, имея на буксире две плавединыцы, стал на якорь: не рискнул проходить Первый Курильский пролив в густом тумане. Как показали последующие события, его капитан сделал правильно. Вахтенный штурман траулера изредка освещал эти плавединыцы прожектором. Блики прожектора вахтенный штурман «Якута» принял за проблески маяка Лопатка. Фактически видимость была переменная, густой туман налегал полосами. А тут еще ночь и тьма кромешная.

Около полуночи, незадолго до смены вахты, я пришел в рулевую рубку. Капитана, стоявшего у смотрового окна, не заметил, так как зашел со света в темное помещение. И в это время я возьми да скажи: «Сейчас лучше всего не пролив проходить в такой темноте и тумане, а стоять на якорю». И тут незамеченный мною капитан отвечает: «Это вы, второй помощник, можете постоять, а мы пойдем». Для меня это было, словно ушат холодной воды. Но как потом оказалось, я был прав. Потому что, когда я зашел в штурманскую рубку и даже не успел ознакомиться с картой, судно уже оказалось на камнях. Наше счастье, что происходила смена вахт и чистка топок. Судно имело самый малый ход, хотя телеграф с полного хода на самый малый не перево-

дился (потом к этому моменту сильно придирались аварийная инспекция и транспортная прокуратура).

Своим ходом «Якут» сняться с мели не мог. Подошли три наших парохода, в том числе «Анатолий Серов». После прибыла военная аварийно-спасательная служба. Для облегчения судна пришлось выбросить за борт часть груза. Погода стояла тихая, штормов не было, через несколько суток «Якут» стянули с грунта. Судно поставили в док на Петропавловской судовой верфи. Течь ликвидировали, часть заклепок заменили, трещины заварили. Месяца через три «Якут» вышел в очередной рейс...

Что можно сказать о капитане? Командовал пароходом молодой и очень перспективный капитан. Назначили его из вторых помощников, минуя должность старпома, — такие вещи случаются крайне редко. Был очень хорошим организатором, всегда справлялся с планом грузоперевозок. В газете «Камчатская правда» регулярно, примерно раз в две недели, появлялись статьи о трудовых успехах экипажа «Якута». В 1946 г. летом «Якут», первым из судов большого тоннажа, сделав промеры, зашел в реку Камчатку. Об этом тоже была публикация в «Камчатской правде».

Все шло до этого рокового стечения обстоятельств благополучно, а тут завязалось следственное дело. Но начальство в лице начальника Камчатрыбфлота П. Д. Киселева, начальника Камчатгосрыбтреста К. Н. Кулаженко и начальника аварийной инспекции светлой памяти И. В. Апенкина, надо отдать им должное, не захотело губить молодого парня. Оно сделало все возможное, чтобы не доводить дело до суда. Объявили капитану строгий выговор, а когда его собрались привлечь к суду, сказали: «Мы ведь его уже наказали, а дважды привлекать к ответственности за одно правонарушение по закону нельзя». Прокуратура была, конечно, крайне недовольна. Ведь тут «светила» тюрьма сроком не один год. Но все обошлось, до суда дело так и не дошло, к великому удовольствию флотской общественности. В дальнейшем этот капитан стал начальником Камчатрыбфлота и долго, до самой пенсии плодотворно работал в системе Камчатрыбпрома. (Речь идет о капитане Г. А. Козыреве. — *Ред.*).

А «Якут» в конце 1949 г. пошел на капитальный ремонт в Китай. Этот пароход ходил до 1970 г., когда на нем случился пожар, и он выгорел. После этого его продали в Японию на металлолом.

«Якут» — одно из старейших судов нашего флота. С 1929 по 1970 гг. оно проработало в одном управлении. Срок сорок лет — вполне приличный. Мне самому пришлось трудиться на «Якуте» летом 1948 г. в должности третьего и второго помощника капитана. На этом пароходе работал старший механик Степан Васильевич Малкин, окончивший машинную школу Балтийского флота в 1914 г. На «Якуте» он трудился двадцать два года — с 1938 по 1960 гг., до самой своей кончины. Долго на этом судне матросом и боцманом был Иван Прокопьевич Ступак.

Довелось «Якуту» участвовать и в полярной экспедиции к острову Врангеля осенью 1929 г. в составе парохода «Совет» и ледореза «Литке». «Якут» играл в этой экспедиции роль угольного транспорта.

...Вот такая история. Надо сказать, что жертвами коварного Первого Курильского пролива в разное время становились различные корабли. Кроме «Якута» там потерпели аварию танкер «Мариуполь» в 1942 г., средний рыболовный траулер Тралфлота в 1954 г. и другие. А радист с «Якута» Саша Ражев, который во время этой аварии держал связь с радиоцентром, как-то рассказывал мне, что буквально минут через пять после посадки на камни сильным порывом ветра отнесло в сторону полосу тумана, и все увидели прямо перед собой маяк Лопатка. Какие-то несколько минут...

КОРОЛЕВСКИЙ ФЛОТ

Закончилась Вторая мировая война. Перед рыбаками Камчатки, Приморья и Сахалина встали новые задачи. В стране недоставало продуктов питания, поэтому большие надежды возлагались на рыбную промышленность. Дальний Восток и Камчатка могли внести большой вклад в решение продовольственной проблемы. Но для этого надо было тоже сделать немало. Так, для завоза материально-технического снабжения, угля, соли, топлива следовало иметь хорошие транспортные суда. Камчатрыбфлот морально устарел. Его пароходы построенные, в основном, в 1918—1920 гг., хоть и были в годы войны капитально отремонтированы в Канаде и США, но снова требовали основательного ремонта. С поверженной Германии взять было нечего. Трофейные пароходы, такие, как «Рылеев», «Барнаул» — ценности не представляли. Построили их в 1918 и 1920 гг., работали они на угле. Корпуса этих судов изъела ржавчина. Например, на пароходе «Барнаул» при обколке на палубе льда лом пробил палубу и упал в трюм. Заставить немцев строить для нас флот было нельзя: германские судостроительные заводы лежали в руинах. Кроме того, надо иметь в виду, что собрать корпус парохода — это еще не все. Нужно построить для него и машину. А еще требуются электрорадионавигационные приборы.

Министерство рыбной промышленности СССР попыталось обновить транспортный флот следующим образом. В счет репараций от Финляндии потребовали построить несколько десятков парусно-моторных шхун грузоподъемностью триста тонн. Шхуны должны были развозить по рыбокомбинатам снабжение и вывозить рыбопродукцию. Но как показала практика, решить эту задачу они полностью не могли.

Корпуса шхун построили из финской сосны. На первый взгляд суда смотрелись красиво: высокие мачты, хорошие обводы корпуса, бушприт. Но при ближайшем рассмотрении и знакомстве моряков постигало глубокое разо-

чарование. Главный двигатель развивал мощность всего 220 л. с. Этого было, конечно, мало. Шхуны имели два грузовых трюма и по одной деревянной стреле на каждый трюм. Грузовая лебедка приводилась в действие двигателем «Болиндер». Для того чтобы его запустить, следовало паяльной лампой разогреть запальный шар.

Отвратительным оказалось и якорное устройство. Брашпиль сообщался с лебедкой первого трюма бесконечной цепью. Опять же требовалось раскалить паяльной лампой двигатель этой лебедки, и только потом можно было начать выбирать якорь. Ну а выборка якоря в зыбь и шторм становилась сущим мучением. При хорошем попутном ветре и работающем двигателе шхуна могла давать скорость до девяти узлов. Экипаж насчитывал всего шестнадцать человек.

Жилые помещения оказались тесными и неудобными. Для обеспечения радиосвязи на шканцах стоял отдельный пятисильный двигатель. При дождливой погоде и плохих свечах запустить его было крайне затруднительно. Неплохой оказалась только баня, располагавшаяся в тамбучине правого борта. Там имелся камелек, где нагревались чугунные шары, которые при поливке водой давали много сухого пара.

В Министерстве рыбной промышленности СССР пытались даже организовать школу парусного флота. Предложили заняться этим известному капитану дальнего плавания Александру Игнатьевичу Дуднику. Но дело не пошло. Как говорят, время вспять повернуть невозможно.

Но, как бы то ни сложилось, а работать было надо. Часть шхун направили в Корф перевозить уголь вдоль восточного побережья Камчатки. Вozить его приходилось и в бухту Наталия, на север, и в Карагинский, Оссорский, Кичигинский рыбокомбинаты. Как правило, грузили и выгружали силами экипажа. Работа эта была тяжелая, каторжная.

Работу парусно-моторных шхун без преувеличения можно назвать целой эпохой в истории флота Камчатки. О людях, которые трудились в то время, надо сказать особо. Многих сейчас уже давно нет в живых.

Интересным человеком был капитан баркентины «Штурман» Евгений Вячеславович Успенский. Его отца, участника революции 1905 г., по заданию большевиков послали в эмиграцию во Францию. Евгений Вячеславович родился в Париже в 1906 г. После революции 1917 г. его семья приехала в Россию. В 1931 г. он окончил Владивостокский мортехникум, в довоенное и военное время плавал старпомом на ледоколах в Севморпути. А в 1948 г. «органы» докопались, что он уроженец Парижа, и прикрыли ему визу. Пришлось брать расчет и поступать на работу в Камчатрыбфлот, на баркентину «Штурман». Через три года политическая обстановка изменилась, и к тому же он, собрав документы отца, подал жалобу в Центральный Комитет партии. Там разобрались, визу открыли. Потом Евгений Вячеславович работал в Север-

ном пароходстве, в Мурманске, на крупнотоннажных судах. Дожил до глубокой старости.

Работали на шхунах в большинстве своем выпускники учебно-курсового комбината. Там действовали курсы штурманов малого плавания и судоводителей-двухсоттонников, а после — и курсы штурманов дальнего плавания.

Запомнился и капитан Семен Васильевич Чуприна, командовавший шхуной «Янтарь». Хорошим капитаном шхуны «Жемчуг» был Михаил Андреевич Васильев. Впоследствии он несколько лет трудился капитаном рыбного порта. Прошел через эту должность и Валерий Федорович Попов. Ныне он девиатор рыбного порта. Хорошую память оставил о себе и Федор Прокопьевич Ужвенко, возглавлявший шхуну «Мидия». Много лет отдал работе на «Актинии» и «Энергии» капитан Иннокентий Николаевич Косыгин. Запомнился и Филипп Спиридонович Кошечев, начинавший свой путь на капитанский мостик с кунгасника. Очень долго работал на учебной баркентине «Горизонт» Евгений Иванович Скаврунский.

Хочется вспомнить и старших механиков. Многие из них в дальнейшем работали на плавбазах Тралфлота. Это Константин Печенкин, Яков Картожинский. Механиками-наставниками стали Борис Мануилович Табашников и Владимир Дмитриев.

Среди моряков того времени парусно-моторные шхуны называли не иначе, как «Королевский флот». Проработали эти суда сравнительно немного. В начале 1960-х их почти все списали. Остается только горько сожалеть, что не оставили ни одной баркентины на память о том времени, да и вообще, как память об эпохе парусного флота. Но уже ничего не вернешь. Не так уж много осталось и людей, кому пришлось работать на этих судах. Время берет свое...

РОКОВОЙ ПАРОХОД

В 1935 г. для растущего АКОфлота закупили группу транспортных судов. В нее вошли пароходы «Сима», «Чавыча», «Большой Шантар» и буксир-спасатель «Кит». Эти суда ранее принадлежали немецкой судоходной компании «Ганза» и ходили в основном между портами Европы и Южной Америки. В комиссии по закупке судов состоял такой опытный и заслуженный капитан АКОфлота, как Евгений Дмитриевич Бессмертный.

Пароход «Сима» до закупки имел название «Танненфебс». Его построили в Германии на судостроительной верфи в Лютене. Судно поступило в АКОфлот осенью 1935 г. Перегонял его в Петропавловск капитан дальнего плавания И. Ф. Монастырный. В последующие годы «Симой» командовали Е. Д. Бессмертный, А. Е. Миронов и А. А. Гринько. В 1954 г. пароход передали Приморрыбпрому. Затем его переоборудовали в плавбазу, и он еще долго и плодотворно работал.

Но не его я назвал «роковым пароходом». Из дальнейшей истории вы поймете, почему.

Описываемые события произошли в феврале 1947 г. Выгрузившаяся «Сима» имела на исходе запасы угля и воды. Трюмы подготовили для погрузки рыбопродукции. Капитана Алексея Андреевича Гринько беспокоил оголенный гребной винт, создававший большие неудобства при движении судна. Машина не могла развивать положенные ей обороты. К тому же использовался низкокалорийный сучанский уголь...

Все произошло согласно русской пословице: «Где тонко, там и рвется». К вечеру начал усиливаться штормовой ветер от норд-веста. Пустое, как барaban, судно стало дрейфовать к берегу. Но беда, как правило, не приходит одна. Надо было сниматься с якоря. При выборке якоря на зыби вышел из строя брашпиль. Кое-как, с большим трудом якорь все-таки подняли. Но теперь судну угрожала новая напасть. Оно не могло вывернуться против ветра, его положило лагом к ветру. Отойти удалось только задним ходом, да и то благодаря большому опыту Алексея Андреевича. Пройдя примерно около мили, он сумел положить руль право на борт и лечь курсом примерно 225 градусов на зюйд-вест. Изведя о случившемся руководство, Гринько доложил, что в связи со сложившимися обстоятельствами рейс продолжать не может. Ему необходим буксир и следование в порт.

«Сима» могла двигаться только в южном направлении, как говорят, с попутным ветром. Руководство флота ответило капитану, что «Симу» возьмет на буксир и отведет в Петропавловск пароход «Луга» Дальневосточного пароходства. Вышли с ним на связь. «Луга» находилась невдалеке от Второго Курильского пролива со стороны океана. Капитан «Луги» ответил: «Выходите в океан, здесь встретимся». Когда вышли в океан, погода поутихла, ветер был не такой сильный. Оба судна уже находились под прикрытием берега.

С «Луги» на «Симу» подали стальной буксир, и началось движение в Петропавловск. Вот как рассказывал об этом Алексей Андреевич:

— При подходе к Петропавловску я постарался тщательно вести числение судна. Видимость была ограниченная (напоминаю читателю, что шел 1947 г., и локаторов на пароходах в то время не имелось. — *Авт.*). Но чем ближе мы подходили к входу в Авачинскую губу, тем больше у меня было беспокойства, что мы находимся правее него. Погода ухудшилась, шел сильный снег. Развернуться и идти штормовать в море каравану тоже нельзя: на буксире находился пустой и, по сути дела, беспомощный пароход.

Перед подходом к воротам я дал команду боцману на баке приготовить зубило и кувалду, чтобы при критической обстановке обрубить буксир. Боцман Саша Гришанович это в точности выполнил. Стармеху Петру Степановичу Колесникову я дал команду имеющийся возле топок уголь полить отработанным машинным маслом. Это дало возможность поднять пар на марку.

Еще раз вышел на связь с «Лугой» и попытался предупредить капитана, что мы, очевидно, находимся правее курса. Но меня слушать не стали.

Видимость ухудшилась. Пошел густой снег. А вскорости я услышал частые гудки и понял, что произошла катастрофа.

Я дал команду обрубить буксир. Поскольку зубило и кувалда были заранее приготовлены, то боцман это быстро выполнил. По инерции «Сима» подошла к правому борту «Луги», и мы увидели, что это судно уже сидит на камнях. Я спросил в мегафон, могу ли чем-либо помочь. Но услышал в ответ, что сидят они, судя по всему, плотно, и помощь вряд ли возможна. «Луга» оказалась на камнях между Тремя Братьями и мысом Маячным в низком проливчике.

Мне ничего не оставалось делать, как прямым курсом входить в Авачинскую губу. При переменной видимости все-таки сумели выйти на створные знаки и через пару часов с трудом вошли в Ковш...

«Лугу» впоследствии сняли с грунта и поставили в Ковш рыбного порта. Ее стали готовить для буксировки во Владивосток. Работа эта была трудоемкая и времени заняла много.

А через три месяца состоялся суд. В то время судили строго. Пожилого капитана, ему уже было тогда шестьдесят два года, приговорили к десяти годам лишения свободы и еще на пять лет поразили в правах. Тогда это был очень «модный» приговор. Не помогла ему и долголетняя служба в Дальневосточном пароходстве.

Но на этом злоключения «Луги» не закончились. Это действительно был роковой пароход.

К осени 1947 г. «Лугу» подготовили для буксировки во Владивосток, а потом далее на капитальный ремонт в Шанхай. Буксировать «Лугу» поручили пароходу «Петр Чайковский». Но упустили время. Буксировку начали в конце октября. И опять же по роковому стечению обстоятельств «Петр Чайковский» и «Луга» были подхвачены свирепым тайфуном у пролива Лаперуза. Буксир порвался, и беспомощную «Лугу» выбросило на мыс Крильон.

Повреждения были настолько большие, что снимать ее больше не пытались. Так и лежит она на камнях до сего времени.

Во второй аварии обвинили капитана «Петра Чайковского». По рассказам знакомых моряков, его тоже осудили, но уже на меньший срок — на два года лишения свободы. За упущенные сроки буксировки никто из должностных лиц вину на себя брать не захотел. Отыгрались на капитане. Это у нас было нормой жизни...

Что еще сказать в заключение? Времени после этой катастрофы прошло очень много. Нет уже в живых старшего механика Петра Степановича Колесникова. Ушел из жизни и лихой боцман Саша Гришанович. Блестящий, удачливый и смелый капитан Алексей Андреевич Гринько прожил долгую

жизнь — восемьдесят семь лет и трагически погиб. До конца своих дней сохранял бодрость, ясный ум и твердую память.

Вечная память вам, труженики моря!

КАК СГОРЕЛ «ЯКУТ»

Июль 1948 г. Петропавловск-Камчатский. Ковш рыбного порта. Заканчивается размещение грузов на пароходе «Якут». Он направляется с солью и генеральным грузом по восточному побережью Камчатки до Анадыря. В конце погрузки на палубу принимают пассажиров, завербованных в Пензе. Эта область больше всех отпускала на Камчатку своих жителей.

Пассажирских мест на судне нет, так как «Якут» — транспортное судно.

Наконец судно загружено, боцман с палубной командой кладет «по-походному» стрелы, на них натягивают трюмные брезенты, края крепят за палубные рымы, брезенты обтягиваются. Получается что-то наподобие цыганского шатра: место, укрытое от ветра и дождя, готово. На трюме, под шатром, размещаются пассажиры. Они спешили попасть на Камчатку, спасаясь от безысходной нужды на своей родине, в Пензе. Каждый мечтает заработать на рыбных промыслах. Большинство мужчин — люди, прошедшие горнило войны. Чувствуется это по выдавшим виды армейским гимнастеркам и орденским планкам.

Командовал пароходом в то время капитан дальнего плавания Александр Александрович Чеков — уроженец Голой Пристани, что в Херсонской области, старого моряцкого гнезда — моряков, рыбаков и китобоев. Старшим помощником был Павел Матвеевич Кузьмин. Он происходил из рыбаков, в войну его мобилизовали в Военно-Морской флот. Воевал на Севере, перегонял военные тральщики из Нью-Йорка в Мурманск, был торпедирован. За мужество в боях получил орден Боевого Красного Знамени. Я в то время занимал должность третьего помощника капитана.

У старого «Якута» было одно преимущество перед другими судами Камчатрыбфлота. Он имел хорошие жилые помещения — двух- и четырехместные каюты для команды, а также новые спаренные грузовые паровые лебедки. Но скорость хода была невысокой из-за очень старых огнетрубных котлов. «Якут» на низкокалорийном угле проходил за вахту (то есть за четыре часа) всего четырнадцать — шестнадцать миль.

Заслуга в том, что на «Якуте» имелись хорошее жилье и прекрасные грузовые лебедки, принадлежит Павлу Дмитриевичу Киселеву. Он вступил в командование «Якутом», будучи молодым капитаном, в 1941 г. Работал на нем до конца Великой Отечественной войны. Совершил три рейса в США и Канаду. Первым рейсом вышел на ремонт в Сан-Франциско из Владивостока зимой 1941 г., еще до начала войны. Там на судно и поставили спа-

ренные грузовые лебедки, радиопеленгатор, эхолот Хьюза и механический лот Томсона.

...Хоть война и кончилась три года назад, но питание оставалось очень и очень плохим. Судовой холодильник вышел из строя. Во Владивостоке вместо свежего мяса получили солонину и тушенку. Хлеб пекли из черной муки, белой для выпечки пирожков было мало.

На руки каждый моряк получал по килограмму сливочного масла и сахара. Поэтому за иллюминатором каждой каюты висела сетка с банками сахара и масла. В кают-компанию и столовую приносили свои запасы. Каждый член экипажа заказывал у буфетчицы хлеба по своему усмотрению — шестьсот, восемьсот граммов или килограмм. Таким образом, кто меньше брал для себя хлеба, тот экономил на этом несколько рублей. А ведь работать приходилось много, кроме всего, и на выгрузке и погрузке, обслуживать лебедки.

Поскольку питание было отвратительное, условия работы и плавания тяжелые, наш пароход был более похож на самую настоящую плавучую тюрьму, а мы — на арестантов. И это было время, когда вся Европа уже забыла картонную систему и недостаток продовольствия.

Читателю надо рассказать еще одну интересную деталь. Осенью 1946 г. на пароход «Орочон», стоящий в ремонте на Петропавловской судовой верфи, прибыл начальник политотдела Камчатрыбфлота Василий Иванович Николаев. Он обладал зычным голосом и был нахрапистым политработником. Созвали общесудовое собрание, на котором решался очень интересный вопрос. Дело в том, что в 1919—1920 гг. в России был голод, и американская организация «АРА» (как это расшифровывалось, я, честно говоря, уже не помню) при помощи своих представителей оказывала помощь голодающим. Для этого организовывались бесплатные столовые. Оказывается, видя наше бедственное положение, в 1946 г. они опять предложили такую помощь, но поставили то же условие, что и раньше: контролировать распределение помощи должны американские представители. Требование, в общем-то, справедливое.

Команде «Орочона» было об этом доложено и сказано, что наше правительство не может согласиться с таким условием. «Почему мы должны мириться с тем, что на нашей земле кто-то будет хозяйничать?! Как вы смотрите на это?» — вопрошал политоратор. И решение, естественно, было принято такое: нам эта помощь не нужна, мы обойдемся без нее. В общем: «Решение правительства одобрить!» Собрание оформили соответствующим протоколом, и В. И. Николаев увез его в управление флота. И в этот раз реальное, настоящему бедственное, положение не стыковалось с политикой...

...По выходе из Ковша в рейс «Якут» имел вид самого настоящего Ноева ковчега. Пройдя по комбинатам восточного побережья и выгружая груз, в Анадырь мы подошли только в конце августа. Выгрузив генеральный груз

и соль, взяли на борт соленую кету для механизированного корпуса Рокоссовского, расквартированного осенью 1946 г. в бухте Провидения.

Выгрузились в бухте Провидения в конце сентября, взяли бункер. Нас удивило, зачем привезли туда военных, ведь война давно закончилась, и здесь людей бросили на выживание. На этот вопрос нам ответил один из офицеров: «Плохо соображаете, моряки. Это трамплин для прыжка на Аляску!»

Здесь мы получили следующее рейсовое задание. В бухте Угольная (теперь это поселок Берингоморский) взять полный груз угля и развезти его по комбинатам восточного побережья. Погрузились мы в третьей декаде сентября. Угля взяли около двух с половиной тысяч тонн. Но, кроме этого, приняли на борт человек пятьдесят заключенных. Их разместили в твиндеке третьего трюма, оборудованном нарами. В предыдущем рейсе там везли вербованных. Заключенных необходимо было доставить транзитом через Петропавловск в Магадан. Еще на борт поднялся конвой под началом лейтенанта Юткина, а с ним и несколько человек милиционеров.

Поскольку команде выгружать судно было тяжело, то капитан договорился с конвоем для ускорения работ привлечь заключенных. За это с рыбокомбинатов получали деньги и выдавали заключенным.

Числа 20-го ноября мы стояли в бухте Южной Глубокой под выгрузкой. Затем получили указание принять соленую рыбу. Спустя несколько дней вышел из строя котел. Выходить в море с одним оставшимся нечего было и думать. Вскоре для буксировки «Якута» подошел буксир «Кашалот» под командованием капитана Ильи Григорьевича Евстафиади. Но вместо того, чтобы следовать прямо в Петропавловск, нам, аварийному судну, дали команду зайти в Корф и погрузить еще тонн пятьсот соленой рыбы. То, что заключенные мерзнут в совершенно не отапливаемом трюме и страдают еще несколько семей, ютящихся в кормовой надстройке, высокое начальство не беспокоило. Но, слава Богу, погода нам благоприятствовала. Погрузку в Корфе мы быстро закончили и под проводкой «Кашалота» в середине декабря пришли в родной порт. Указание было выполнено, а вот положение каких-то заключенных и вербованных... Разве это кого-то должно волновать?

Читателя, наверное, интересует дальнейшая судьба парохода «Якут». В начале 1950-х гг. он получил капитальный ремонт в Китае. Капитаном на нем тогда работал Леонид Иванович Кужель. «Якут» исправно возил путинный груз, соль, бочкотару в Северо-Охотскую сельдяную экспедицию и рыбокомбинаты Камчатки.

В 1969 г. «Якут» стоял в ремонте на судовой верфи. Кочегар В. Капустин решил наполнить бензином свою зажигалку. Наливал его из пол-литровой бутылки и, естественно, разлил на столе. Потом решил попробовать, как действует его «агрегат». Чиркнул. Вспыхнуло пламя, и пароход загорелся как факел. Погибли несколько человек. Началось «судное дело». Капустин полу-

чил два года тюрьмы, как прямой виновник происшедшего (отсидел он, правда, после суда всего месяца два-три, вышел по амнистии и снова вернулся на флот). Капитана Л. И. Кужеля от ответственности освободили, приняв во внимание его стаж работы во флоте (с 1929 г.) и награды — орден Трудового Красного Знамени, грамоту Верховного Совета СССР и ряд других наград и поощрений.

После пожара «Якут» отбуксировали и продали на металлолом в Японию. Так закончил свою жизнь один из старейших пароходов Камчатрыбпрома.

ОССОРСКАЯ АНОМАЛИЯ

Летом 1948 г. «Якут» совершал рейс вдоль восточного побережья Камчатки. Кроме доставки груза на рыбокомбинаты надо было перевезти и пассажиров — переселенцев из Пензы. Первый заход — в Усть-Камчатск. А потом — Ука, Хайлюля, Карага и, наконец, подошли в бухту Оссора. Шел август. Пассажиров на судне почти не осталось. Дальше нам предстоял путь в Анадырь для выгрузки остального груза, в основном, соли, растительных тросов.

После съёмки с якоря столкнулись с очень интересным явлением. У главного и путевого магнитных компасов девиация, то есть отклонение магнитной стрелки компаса от меридиана, доходила до тридцати градусов по сравнению с табличной. Объяснить такое расхождение мы ничем не могли. Когда вышли из бухты Оссора и прошли северную часть Карагинского острова, капитан А. А. Чеков определил поправки главного компаса по солнцу на нескольких курсах. Надо сказать, что в то время гирокомпасы на транспортных судах еще не устанавливались. После этого Александр Александрович составил таблицу девиации. На некоторых курсах она достигала тридцати градусов.

До самого прихода в бухту Провидения определять место судна приходилось, в основном, по двум углам трех предметов, как самому точному способу определения в навигации. Девиатор в бухте Провидения уничтожил девиацию и определил остаточную. Мы его спросили, что же могло произойти с компасом. Он ничего вразумительного ответить не смог.

Прошел еще год. В 1949 г. бывший старпом с «Якута» Павел Матвеевич Кузьмин работал капитаном на гафельной шхуне «Звезда», и летом ему приходилось заходить в Оссору. В Петропавловске при встрече я спросил его, как вели себя компасы после стоянки в Оссоре. «Точно так же, как и на «Якуте», — ответил он. — Да тут еще туманы, видимости нет (радиопеленгаторы и эхолоты на шхунах в то время отсутствовали. — *Авт.*). В общем, добрался я до Петропавловска с великим трудом. На мое счастье, улучшилась видимость, и я увидел берег».

Прошло еще два года. Я работал на пароходе «Капитан Чириков». Летом 1952 г. мы находились как раз в этом районе. Выгружались в Оссоре и потом

в Анапке. В поведении компасов ничего необычного не отмечалось. Однажды днем нам нужно было сменить место якорной стоянки, перейти в залив Уала и встать напротив рыбокомбината.

Капитаном был Виктор Трофимович Воздвиженский. На вахте находился третий помощник Алексей Иванычев. Беды ничто не предвещало. На море стоял полнейший штиль, ясная солнечная погода. При подходе на якорную стоянку самым малым ходом судно содрогнулось. Был полный отлив. Стало ясно, что оно коснулось грунта. Взяли пеленги по главному магнитному компасу, но место легло вне опасности. Потом определились по двум углам трех предметов, обсервованное место легло прямо на обозначенный на карте подводный камень...

По приливу, работая машиной, сошли с грунта. Повреждения оказались незначительными: во втором трюме был пробит балластный танк. На небольшую пробоину поставили цементный ящик и так ликвидировали течь.

Мне хотелось выяснить, что же все-таки происходит в бухте Оссора с компасами. Позже приходилось бывать там неоднократно, но ничего подобного больше не происходило. Когда я интересовался о таких случаях у капитанов катеров, они рассказывали, что такое с ними тоже бывало. Но почему это происходило, никто не знает.

Надо сказать, что в последние годы обслуживание флота в этом отношении намного улучшилось. Каждое лето специалисты-девиаторы выезжают по западному и восточному побережьям Камчатки и производят ремонт компасов, а также уничтожают и определяют остаточную девиацию.

Но объяснения этому странному феноменальному явлению я не могу найти до сих пор. Возможно, в этом месте залегают какие-то рудные породы, которые и дают такую магнитную аномалию. Но почему не всегда?

КУНГАСНИКИ

Ноябрь 1948 г. Пароход «Якут» в бухте Южной Глубокой выгружает уголь в кунгасы. Кунгас — это деревянное плавучее сооружение грузоподъемностью десять — пятнадцать тонн. Водит его на буксире катер. Экипаж состоит из двух матросов-кунгасников. В носовой части расположен кубрик, где эти матросы живут. В кубрике имеется камелек, отапливаемый углем. Здесь же расположены два лежак, чтобы отдохнуть. Жилье это освещалось при помощи свечи или керосиновой лампы. Пищу себе кунгасники варили на этом же камельке.

В это время на рыбокомбинате не было денег, и плавсоставу выдавать зарплату не могли. А давали небольшие авансы, которых хватало на покупку хлеба и банки консервов.

Однажды один из кунгасников купил две булки хлеба и банку тушенки. Принес в кубрик. Напарник крепко спал. Первому кунгаснику надо было сходить ненадолго на берег. Кунгас, груженный углем, стоял у причала. Дверь в кубрик закрывалась навесным замком.

Чтобы нехитрые продукты не украли, наш герой, думая, что скоро вернется, закрыл кубрик на замок. Спящий товарищ об этом не знал. Кунгас имел течь, и вода постепенно прибывала, о чем спящий тоже не ведал. Наконец, глубокой ночью кунгас начал тонуть. Холодная вода стала заливать лежак. Проснувшийся кунгасник с ужасом обнаружил, что дверь в кубрик закрыта. Пришлось ее выбивать. С трудом он сорвал замок и еле-еле выскочил наверх. Поскольку кунгас стоял у причала, ему удалось выбраться на берег. Ну и натерпелся же он страха!

Вот так, по сути дела, из-за двух булок хлеба и банки консервов чуть не погиб человек. Чего только не бывает в нашей жизни!

ВОРЫ С «ЯКУТА» ПОГУБИЛИ СЕМЬЮ

Выше я упомянул, что нам в бухте Угольной, на Чукотке, пришлось принять на «Якут» человек пятьдесят заключенных для доставки в Магадан. На борт взяли также и конвой с несколькими милиционерами и лейтенантом Юткиным. От них мы узнали о некоторых наших пассажирах — кто и за что получил срок.

Первый человек, который нас удивил, был чукча. Как это дитя чукотской тундры попало в такое общество? Оказалось, просто. Как-то он забрался в засольный цех и умыкнул соленую рыбину — кету. На первый раз власти ему объяснили, что воровать нельзя. Но для чукчи это было выше его понимания. Ведь у них испокон веков рыба была общая. Через полмесяца он снова украл кетину. Его опять поймали и упекли в местную кутузку. Спустя несколько дней состоялся суд и приговорил его, по-божески, к одному году тюремного заключения. И сейчас он в этой «теплой» компании, на казенном коште, добирался до Магадана.

Обращал на себя внимание высокий симпатичный парень, лет двадцати трех. Будучи на оккупированной территории, пошел на службу в полицию. Получил поддельные документы. А когда пришли наши войска, его забрали в армию — парень молодой, физически хорошо подготовлен. Отправили служить на Чукотку. Лишь потом, когда особисты проверяли личные дела военнослужащих, всплыли эти факты. Итог — срок двадцать лет за пособничество врагу.

Выделялась еще миловидная молодая женщина, лет двадцати пяти. Оказалось, что она была женой милицейского работника. Находясь в компании своих сослуживцев, отпустила шуточку, что, мол, и члены правительства —

такие же люди и тоже живут половой жизнью. По нынешним временам — шутка вполне невинная, а тогда... Сидевшие с ней рядом собутыльники донесли «куда следует». Отказываться было бесполезно, и получила она два года тюрьмы. Дома остались муж и двое малолетних детей.

Находился среди арестантов и бывший редактор «Чукотской правды»: в состоянии запоя пропил редакционную пишущую машинку. Его «изобличили» и дали десять лет тюрьмы.

Но было среди заключенных и настоящее ворье, причем мастера своего дела, не отказывавшиеся от преступного ремесла, даже когда находились под стражей на «Якуте».

В ноябре 1948 г. мы стояли в бухте Южной Глубокой. Эта бухта действительно оправдывает свое название. Судно завело швартовые концы с кормы на берег, отдав оба якоря. Между кормой и маленькой пристанью стояли два грузовых кунгаса.

Однажды ночью охрана переполошилась. Оказывается, двое заключенных ночью по швартовому концу перебрались на берег. Южнее от входа в бухту располагалась тресколовая рыбная база. Эти «удальцы» решили сходить на дело. Ускользнули они незаметно. Придя в поселок, начали искать, где магазин. Но попали в пекарню, где поживились двумя булками хлеба. Это их не устроило. Залезли в медпункт. Там тоже взять было нечего. Наконец, они разыскали магазин. Но, на их беду, там оказался бдительный сторож — участник Первой мировой войны, бывавший и не в таких переделках. На его окрики «Стой!» парочка не реагировала. Тогда сторож «угостил» одного из них зарядом дробы из берданки выше колена. Он «причастил» бы и второго. Но берданка, очевидно, долго не чистилась, и патрон в стволе после выстрела раздуло. Его следовало вытащить, но сторож этого не смог. Услышав выстрел, жители всполошились. Парочку привели в контору и стали выяснять, кто такие. Но люди эти врать умели:

— Мы команда с «Якута». Пошли на рыбную ловлю на вельботе, но сикс мотор. Вот мы и добираемся сейчас на судно.

— Документы есть?

— Нет. Они находятся у третьего помощника.

Воров закрыли в какой-то чулан и стали по телефону выяснять их личности. Вскоре картина прояснилась, и двух друзей на катере доставили на «Якут».

Через несколько дней другие заключенные забрались в каюту завпрода Ивана Верлатого и украли у него выручку за проданные за наличный расчет продукты. Причем так хитро сработали, что мужика уже в Петропавловске в хищении денег у самого себя обвинила водная милиция. Пришлось ему отсидеть четыре месяца под следствием. Спасло его только то, что в следственном изоляторе его увидели и узнали бывшие заключенные с «Якута», уже освободившиеся и снова взятые под стражу за драку в ресторане.

Они решили ему помочь, подтвердили в суде и назвали фамилии укравших. Мести они не боялись, так как те, кто украл деньги, уже пребывали в магаданских лагерях.

Другому невинно пострадавшему повезло меньше. Эту историю я услышал гораздо позже, в 1952 г., но связана она с заключенными с того же рейса «Якута».

В 1952 г. у меня было несколько свободных дней. С 1939 г. я жил на Восьмом километре. С того времени, как я пошел морячить, возле поселка стали строиться какие-то землянки и домики. Решив посмотреть окрестности, я удалился от поселка с километр в сторону Воробьиного озера. В лесу увидел землянку, возле которой копошились люди. У коновязи были привязаны две лошади, невдалеке паслась телка. Во дворе играли четверо детей. Увидев постороннего, подошла женщина лет тридцати. Узнав, что я местный житель, она заулыбалась и вступила со мной в разговор. Звали ее Нина Васильевна. Я спросил ее, откуда они сюда приехали и что это за постройки. Женщина ответила, что это прачечная воинской части. А она с семейством приехала сюда весной 1949 г. из Пахачей. На Камчатку они попали в 1945 г. Муж провоевал год. За храбрость, проявленную в боях, удостоился высокой правительственной награды — ордена Боевого Красного Знамени. Потом из-за ранения демобилизовался. На физической работе уже работать не мог, пришлось ему пойти в продавцы.

— В 1948 г., осенью, нашей спокойной жизни и благополучию пришел конец, — рассказывала Нина Васильевна. — Муж мой был человек честный. Но, по русской пословице, от тюрьмы и от сумы не зарекайся. В одну из октябрьских ночей магазин обворовали. Причем так чисто сработали, что комар носа не подточит. Пломбу на замке оставили целой, из магазина взяли только деньги и больше ничего. Сейфа никакого не было, а деньги хранились в ящике из-под папирос. Прибывший следователь пришел к одному-единственному выводу: деньги присвоил мой муж. По этой статье он и отвечал в суде. Весной 1949 г. в Корфе его осудили на пять лет, отправили отбывать срок в Петропавловск. В начале июня на попутном пароходе с семейством добралась сюда и я. Морвокзала в то время не имелось. Было место, похожее на цыганский табор. Там находилось множество приехавших с побережья и ожидавших пассажирского судна. Добрые люди посоветовали мне поискать работу в воинской части. Устроилась прачкой, дали жилье — заброшенную землянку. Отремонтировали в ней печь и вставили в окна стекла. Еще дали двух лошадей для подвозки дров и других хозяйственных надобностей, помогли посадить огород. Так и началась моя новая жизнь.

Стала я навещать мужа в лагере. Дела его были плохи. Ухудшилось зрение — сказалось ранение. Тюремная баланда сделала свое дело, и к концу года он догорел, как свеча. А больше всего его мучил несправедливый при-

говор суда. Похоронила я своего дорогого Ивана Сергеевича, но горевать было некогда, надо было поднимать семью...

...Как выяснилось впоследствии, кражу совершили очень хитро. В Пахачах с «Якута» выгружали уголь в кунгасы, которые уводили в речку. Грузчики-заключенные ночью могли запросто спрятаться в этих кунгасах и к утру на другом кунгасе вернуться на борт. Что они и сделали. Пломба на замке магазина была цела. А проникли вору через чердак. Во время постройки магазина в спешке доски на потолке не пришили гвоздями к балкам. Да и воров на побережье в то время не водилось. Вору просто раздвинули доски и спустились на прилавок. Ни продукты, ни спиртное они не взяли, только деньги. Потом таким же манером вылезли и сдвинули доски снова. Почерк был воров с «Якута». Но об этом, к сожалению, узнали слишком поздно.

Прошло лет пять после нашей встречи с Ниной Васильевной. Я снова оказался на этом месте. Оказалось, что ее уже нет в живых. Запрягала лошадь, наклонилась, чтобы поправить шлею. Лошадь была молодая, норовистая, взбрыкнула и ударила ее копытом прямо в висок. Нина Васильевна скончалась сразу. Дети остались сиротами. Старшего определили в мореходку, младших забрали ближайшие родственники.

Вот так двое негодяев, не оставивших своего преступного ремесла, искалечили жизнь целой семьи...

«ФОРМЕННОЕ» БЕЗОБРАЗИЕ

В 1949 г. из Министерства рыбной промышленности СССР пришел увесистый документ. Он вводил для плавсостава и работников береговых предприятий специальные звания, помимо званий по имеющимся дипломам. Соответственно и вводилось в обязательном порядке ношение форменной одежды со знаками различия.

Если взять историю торгового флота еще с дореволюционных времен, то там было все ясно и понятно. Например, капитан парохода носил четыре нарукавные нашивки, старший помощник и старший механик — три, второй помощник и второй механик — две, третий помощник и третий механик — одну, также по две нашивки носили радист и судовой врач. Проблем у плавсостава с приобретением форменной одежды не возникало, так как зарплата у него была весьма приличной.

Но к 1949 г. «вождь и учитель товарищ Сталин» решил весь народ поставить под ружье. Была введена форменная одежда и соответствующие звания для железнодорожников, авиаторов, шахтеров, лесников (как вам «лейтенант лесной промышленности»?), работников флотов, прокуроров и судей. Неохваченными остались разве что доярки, скотники и пастухи. (Так, персональные звания для различных категорий служащих Министерства связи СССР

были установлены Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 декабря 1948 г. В результате старший экспедитор областного отделения Союзпечати получил звание «младший инспектор связи первого ранга». Указом от 3 июля 1949 г. введены звания и для рыбной промышленности. — *Ред.*).

Еще вводилась громоздкая система присвоения званий. Например, второй помощник капитана получал звание «лейтенант флота рыбной промышленности первого ранга». Капитан парохода, хоть и имел рабочий диплом капитана дальнего плавания, имел еще звание капитана флота рыбной промышленности третьего, второго и первого ранга соответственно (в зависимости от тоннажа судна, стажа работы в рыбной промышленности и одному Богу известных факторов). Все эти звания утверждались в управлениях флотов, главках и в обязательном порядке в Министерстве рыбной промышленности (позже оно стало называться Министерством рыбного хозяйства).

Введение этой системы требовало ведения документации, переписки, наличия соответствующих служб. За проступки можно было получить приказ о понижении в звании или, наоборот, за заслуги звание повышалось: например, за самоотверженный труд на промысле или за перевыполнение плана грузоперевозок.

Оказывается, проблема с трудовой дисциплиной возникла перед плавсоставом еще в довоенное время. Она хромала. Работники АКОфлота плохо питались, судам не выдавали свежего мяса, картофеля, овощей, не платили по несколько месяцев зарплату. Руководство АКО и партийные органы пытались решить вопрос с питанием так: они обязали капитанов разводить на судах поросят. Для занимавшихся откормом поросят вводили, кроме должностного оклада, дополнительную плату. Ну, ладно, во времена Колумба и Магеллана, когда в кругосветные плавания брали с собой скот, но в наше-то время! А для повышения дисциплины решили ввести ношение форменной одежды. Тогда это существенной роли не сыграло. После войны решили вернуться к этому снова. Но детально продумать этот вопрос никто не хотел.

Форменная одежда приобреталась за свой счет. Нужного материала в магазинах не имелось, не было и соответствующих портняжных мастерских, форма обходилась очень дорого. Для семейного человека, еще не имеющего надбавок, она становилась неподъемной, забирая чуть ли не месячный заработок. Можно было бы ввести оплату в рассрочку, но в министерстве до этого додумались только спустя несколько лет.

Проблемой был и пошив форменной фуражки. В Петропавловске не имелось ни одного мастера, способного сделать это. Освоил пошив фуражек американского типа портной во Владивостоке. Фуражки он шил разборные, с чехлами — черными для зимы, светлыми для лета, непромокаемыми для дождливой погоды. Но потом уехал в Израиль. Прославился на этом попри-

ще Михаил Будович из Херсона и одесский мастер Жорнист. Иметь фуражку от Будовича в то время было престижно.

Моряк должен был носить форму всегда, особенно при посещении управления флота и других флотских контор. Работникам портнадзора даже вменялось в обязанность обращать внимание на правильность ношения формы. Дело порой доходило до анекдотов. Пришел как-то молодой третий штурман оформлять отход. Одет он был в китель явно с чужого плеча — на нем имелся нагрудный знак механика первого разряда. Поясню. При вручении диплома капитана дальнего плавания ему одновременно вручался нагрудный знак в виде адмиралтейского якоря с секстаном, обрамленного якорной цепью. Знак этот носился на правой стороне груди. При вручении диплома механика первого разряда ему вручался нагрудный знак той же формы, но только вместо секстана изображался трехлопастный корабельный винт. Так что по этим знакам было видно, что за птица перед тобой.

На замечание молодому штурману, что его китель с чужого плеча, он, не смущаясь, ответил, что на свой он еще не заработал, а этот китель одолжил у старшего механика: «Ведь вы же требуете ношения формы!»

Бывали случаи и посерьезнее. В воскресенье, летом, пришел оформлять отход третий помощник капитана крупного рефрижератора Востокрыболодфлота — симпатичный молодой человек со спортивной выправкой, одетый в серый гражданский костюм. Один из дежурных портнадзирателей, Иван Андреевич Куралимов, сделал ему замечание и сказал, что они могут не принять у него документы на оформление, так как он одет не по форме. Но молодой штурман оказался парнем не робкого десятка. Он ответил просто:

— Не будете оформлять? Да и не надо. Меня это не волнует. К вашему сведению, я окончил Владивостокское высшее мореходное училище полторы недели назад, заработать на форму еще не успел. Во Владивостоке я остался на частной квартире жену и маленького ребенка. Контора Востокрыболодфлота смогла выделить для моей семьи только сторублевый аванс. А одалживать китель напрокат у своих товарищей я не буду. Не хотите оформлять отход? В таком случае рефрижератор будет стоять на рейде. А за простой судна пусть контора с вами судится.

Дальше он решительно сложил судовые документы в портфель и стал спускаться по трапу на выход. Но здесь Куралимов быстро сообразил, что перегнул палку. Из-за простоя такого крупного рефрижератора может возникнуть скандальное дело, Востокрыболодфлот запросто предъявит счет на кругленькую сумму. Попробуй потом докажи, что ты прав.

Когда штурман спустился уже до середины трапа, Иван Андреевич кинулся за ним, остановил и вернул назад. Потом примирительно сказал, что такого контроля требуют от них вышестоящие начальники. Дело уладили, документы оформили, и судно своевременно снялось в рейс.

Я всегда возмущался этим требованиям администрации. Ведь, если судить здраво, требование о ношении форменной одежды исходит от администрации, значит, она и должна ее обеспечить. Министерство рыбной промышленности должно выдавать ее плавсоставу бесплатно, а если таких средств нет, то хотя бы обеспечить наличие материала на пошив и рассрочку в оплате. Когда я уже работал на берегу лоцманом, мне приходилось ежедневно отводить из Ковша на рейд готовые к отходу рыбопромысловые суда. Как правило, по палубе этих судов порой невозможно было добраться до ходового мостика. Все было завалено судовым снабжением, тросами, тралами, бочками с машинным маслом. Пока поднимешься на мостик, перепачкаешь куртку и брюки. Эту форму можно носить не более пяти — шести месяцев. А лоцманы получали в нашем управлении негусто.

Часто возникали эти вопросы на профсоюзных собраниях. Работник отдела кадров однажды говорил мне, мол, посмотрите в киножурналах, где показывают, например, канадского или американского лоцмана. Он всегда одет по форме. На это я им отвечал: «Смотрите в корень. Канадский лоцман получает в месяц тысячу долларов. Это, грубо говоря, сорок долларов в сутки. Куртка с капюшоном из нейлона на искусственном меху стоит всего десять с половиной долларов, простенький костюмчик — не более тридцати. Это меньше дневного заработка лоцмана. Там и вопроса о форменной одежде не возникает. Доведите мою зарплату до такого уровня, и тогда этот вопрос не будет стоять и у нас».

Вот и получается, что, пытаясь решить проблему трудовой дисциплины введением формы, нагородили массу сопутствующих проблем. А жизненный опыт и долголетняя флотская служба привели меня к выводу, что дисциплина на судах достигается, в основном, совсем другими факторами — человеческим отношением к работникам, хорошей зарплатой и нормальными условиями труда.

ОБ УМНЫХ И ОТДЫХЕ

С самого начала трудовой деятельности на судах АКОфлота и Камчатрыбфлота в должности матроса, а потом и штурмана я столкнулся с одним непонятным для себя явлением. Но начну по порядку.

В те годы флот имел довольно-таки крупные транспортные суда, такие, как «Сима», бравшая на борт 3 500 тонн, «Якут», принимавший 3 100 тонн и «Эскимос» — 3 400 тонн. Эти суда грузились в рыбном порту, как правило, пять — семь суток. Но мало было просто заполнить трюмы. Когда судно загружалось полностью, принимался еще и палубный груз — различные ящики, бочки и тому подобное, а порой брали расположенные ярусами грузовые или рыбные кунгасы. После погрузки надо было задраить трюмы —

закрыть их лючинами, накрыть двумя или тремя слоями брезентов, наложить шины и взять под клинья. Если на трюмные брезенты не был погружен груз, то на это место размещали палубных пассажиров. Но людей ведь надо было еще укрыть от непогоды. Для этого на штатные места «по-походному» укладывались грузовые стрелы, а на них уже брезенты. Получалось что-то наподобие цыганского шатра.

К работе этой относились серьезно, строго следили старший помощник капитана и боцман. Ведь плохо закрепленный груз при выходе в море — а здесь Тихий океан рядом — может наделать большой беды. Так что в конце погрузки люди были измотаны до предела. Но ведь с выходом на рейд, а потом в море, следовало еще и стоять на руле.

На моих глазах в 1948 г. на пароходе «Якут» при выходе за ворота Авачинской губы в ноль часов невозможно было поднять на вахту добросовестного второго помощника Павла Романовича. Вахту за него нес третий помощник. Судно в море надо выводить по фарватеру, правда, оборудованному створными знаками. Но для этого нужна хорошая видимость, которая бывает не всегда. А если еще человек крайне утомлен, то сами понимаете, какая беда может грозить судну и людям.

Казалось бы, чего проще — чтобы избежать опасности столкновений или посадки на грунт, надо суда задержать в порту, дать возможность экипажу пять — шесть часов отдохнуть, выспаться. Но, как правило, с мнением капитана по этому вопросу никто не считался.

Приведу пример. В 1952 г., в марте, при ограниченной видимости траулер «Топорок» оказался на камнях мыса Вилкова. Траулером командовал старый опытный капитан Владимир Васильевич Неклюдов, очень интересная личность. Выпускник Голопристанской мореходной школы, окончил ее в 1916 г. Выходец из обедневших дворян. Прекрасно владел французским языком, свободно читал и писал. В годы революции оказался матросом на французском пассажирском лайнере. Судно ходило на линии Австралия — Европа. В СССР оказался в 1926 г. С приходом в 1930 г. в АКО парохода «Ительмен» он начал трудиться на нем штурманом. А далее работал на паровых траулерах «Топорок», «Дальневосточник» и других. Словом, опыта Неклюдову было не занимать.

Но вот «Топорок» сел на мель. Причина посадки — ограниченная видимость, неудачное маневрирование в узкости и ряд других причин. А избежать всего этого можно было очень просто — переждать на рейде на якорё часов шесть. Но такой возможности ему не дали. Итог — отсидел Владимир Васильевич в лагере два года, и сидел бы еще, если бы не амнистия после смерти Сталина.

В этом же году при выходе в условиях ограниченной видимости столкнулись танкер «Сунгари» Камчатрыбфлота и теплоход «Академик Губкин» гео-

логоразведки. Суда получили повреждения и, соответственно, материальные убытки. Как оказалось, избежать этого можно было так же — отстояться на якоре и дожидаться улучшения видимости в течение несколько часов. Но вот эта-то вполне разумная вещь, кроме капитана, никого из руководства не волновала и не интересовала.

Или вот другой пример. В то время Усть-Камчатский порт еще не был углублен, а работал только по приливам. Бывало, что, снявшись из Петропавловска, судно приходит в Усть-Камчатск в самый отлив. Следовательно, обрабатываться оно все равно не будет. Так куда спешить? Можно было простоять в порту безболезненно часов восемь. Но этого никогда не делалось.

Особенно я насмотрелся на эти вещи, когда работал лоцманом рыбного порта. Мне приходилось отводить суда на бункеровку к танкерам и переставлять их от причала к причалу. Например, надо взять судно с рейда в четыре утра и поставить к причалу к шести. В шесть часов судно ошвартовано, а до восьми утра у людей свободное время, которое человек не может употребить для себя с пользой. Сон нарушен, человек в течение суток сам не свой. Ведь можно же было брать судно с рейда не в четыре, а в шесть часов. Тогда как раз судно было бы ошвартовано к восьми утра.

А сколько случалось травм! Ведь движение по палубе, как правило, сопряжено с опасностью. Еще не убран палубный, не закреплен полученный груз, ведь для этого нужно время. Из-за усталости у человека притупляется бдительность. Однажды мне пришлось три раза в течение суток отводить от причала рыбного порта и снова ставить туда БМРТ, где капитаном был Кандыба, имя и отчество, к сожалению, забыл. Так при заходе в Ковш капитан на моих глазах от усталости рухнул как подкошенный, просто свалился с ног.

В журнале «Морской флот» приводились примеры, когда от чрезмерной усталости людей происходили серьезнейшие аварии, приносившие многомиллионные убытки. Но, в довершение всего, кому-то приходилось по решению суда отправляться в лагерь. Так калечились людские судьбы.

В 1982 г. танкер, принадлежавший Находкинскому морскому пароходству, зашел в порт своей приписки и простоял всего двадцать шесть часов. Следовало провести много работ, экипаж был измотан, не имел нормального сна. После выхода в море вахтенный штурман заснул стоя, и произошло столкновение со встречным судном. Возник пожар. Танкер горел целую неделю. К тушению привлекли аварийно-спасательные суда. Сгорел и танкер, и груз, был причинен очень большой материальный ущерб. Да и виновнику, видимо, не поздоровилось. Но одно можно сказать с уверенностью: если бы дали команде танкера возможность отдохнуть ночью, столкновения не произошло бы.

За свою жизнь мне пришлось не раз присутствовать на судебных процессах, где разбирались аварии судов. Но должной оценки утомляемости членов экипажа, как причина аварий, обычно не получала.

Как же к подобным вещам относились в то время за рубежом? Принималось ли там это во внимание? Примером может служить авария, произошедшая с лайнером «Магдалена». Судно было построено в начале 1949 г. для Королевского общества почтовых сообщений и предназначалось для регулярных грузопассажирских рейсов в Южную Америку. Его водоизмещение превышало двадцать две тысячи тонн. После посадки на грунт судно сняли. Но при буксировке на чистую воду оно переломилось. Так вот, одним из аргументов в свою защиту капитан выдвинул такой, что он накануне был лишен своего обычного послеобеденного сна. Принял ли суд его аргумент, неизвестно, но сама постановка такого вопроса, на мой взгляд, очень интересна и показательна.

Не менее интересно у нас проводились ходовые испытания. Судно выходило после швартовых испытаний на мерную милю. Главный двигатель, как правило, работает в заданном режиме. Бывает, что ухудшается видимость. Казалось бы, прекращай испытание и становись на якорь. Но зачастую этого не делали. Однажды такие испытания дорого обошлись. При ухудшении видимости плавбаза «Советская Камчатка» оказалась на Раковой отмели.

...У финнов есть хорошая пословица: «Когда на море беда, на берегу бывает много умных». Не хотелось бы показаться таким «умным на берегу», но мои рассуждения, как вы сами видите, не голословны. Жаль только, что редко мы учимся на своих ошибках...

ТРУДОВОЙ ПОДВИГ И ЧЕЛОВЕЧЕСКАЯ ПОДЛОСТЬ

Шел 1951 г. Камчатрыбпрому было необходимо доставить на Камчатку из сахалинского порта Пиленга более полутора сотен кунгасов. Для начала я расскажу, что же такое кунгас. Сейчас их уже не строят, но раньше делали очень много. Без кунгаса невозможно было представить жизнь рыбокомбината того времени.

Кунгас — это плавучее несамостоятельное средство, построенное из дерева, для перевозки рыбы или груза, в основном, соли, угля и вообще генерального груза. Строились они на Ключевской верфи, оттуда сплавлялись в Усть-Камчатск, а затем распределялись по восточному и западному побережью Камчатки. Из Усть-Камчатска они или буксировались, или перевозились на палубе пароходов.

Различались кунгасы рыболовные грузоподъемностью от трех до пяти тонн и грузовые — до пятнадцати, а то и двадцати тонн. Рыболовный кунгас вытаскивался на покатах на берег, рыба при помощи транспортера выливалась в лотки и доставлялась на рыбоперерабатывающую пристань. Грузовой кунгас подавался катером кормой к берегу. Перед этим с носа отдавался адмиралтейский якорь, потравлялся канат, и при подходе кормы к берегу на нее пода-

вались два конца. Концы подавали отчаянные ребята — курибаны. Получалось, что кунгас удерживался на якорном канате и кормовых концах. На корму с берега те же курибаны подавали трап, и начиналась работа. В то время в рыбокомбинатах еще не было кранов, и вся погрузка-выгрузка производилась вручную, носилками. Работа, прямо скажем, была тяжелая. Со временем не считались. Дорог был каждый час хорошей погоды, ибо в шторм работать было невозможно. А ведь следовало снимать тысячи тонн рыбопродукции и выгружать на берег массу соли, тары и прочего.

Перевезти полторы сотни кунгасов с Сахалина было очень трудно. Требовалось несколько пароходов, да еще и вооруженных тяжеловесными грузовыми стрелами. Для решения этой задачи Камчатрыбпром привлек специалистов. Его выбор не случайно выпал на капитана дальнего плавания Юлия Николаевича Васюкевича. В это время он командовал «Орочоном» — самым крупным пароходом Камчатрыбфлота. Юлий Николаевич был потомственный мореход, внук знаменитого дальневосточного моряка Фридриха Гека. У Гека было трое внуков, и все трое — капитаны дальнего плавания.

До этого Ю. Н. Васюкевич руководил краболовами в Кработресте, и опыт командования крупнотоннажными судами имел громаднейший. На совете в Камчатрыбпроме он внес необычное предложение: «Надо выйти на Сахалин за кунгасами на своих катерах типа “жучок”. В Пиленге кунгасы взять на буксир и прибуксировать их на Камчатку. Другого выхода нет».

Был ли риск? Да, безусловно, был. Ведь надо было пересечь все Охотское море.

Флагманским капитаном этой флотилии назначили Ю. Н. Васюкевича. С ним заключили соглашение об оплате труда за перегон кунгасов. Помполитом назначили и ныне живущего в Петропавловске Василия Дмитриевича Уткина. Из участников этого перехода здесь также живет и Надежда Михайловна Артыш. В этой операции принимали участие капитан катера Анатолий Богомягков из Усть-Камчатска, Евгений Кривцов из Озерной. Их, да и многих других, сейчас уже нет в живых.

На Сахалин отправилась армада катеров — около тридцати. Часть катеров к этому времени построила наша судоверфь, а часть выделили рыбокомбинаты. Электронавигационных приборов на катерах не имелось, стояли только два магнитных компаса. На каждом суденышке размещались по несколько бочек солянки — запас на всякий случай.

По приходе в Пиленгу их встретил танкер с дизельным топливом и маслом. Первая часть задуманного свершилась. Кунгасы стянули с берега и стали готовить к переходу на Камчатку. Каждый катер взял на буксир пять или шесть кунгасов, и флотилия двинулась в обратный путь. Переходу мешали штормовая погода и туман. Туманы в летнее время, особенно в июне и июле,

в Охотском море стоят очень часто. Но, наконец, показались камчатские берега. Перегон прошел блестяще, ни одного судна не потеряли.

Участников перехода хорошо вознаградили. Васюкевич получил около ста тысяч рублей — деньги по тому времени немалые.

Наступил следующий год. Опять надо было организовывать такую же экспедицию. И опять это поручили Васюкевичу. Но платить такие большие деньги за перегон кунгасов начальство из Камчатрыбпрома теперь не собиралось. Когда Юлий Николаевич предложил заключить трудовое соглашение, из начальства его подписал только один работник отдела флота. Объяснили, что главбух в командировке и подписи его не будет. «А Вы, Юлий Николаевич, идите в рейс и возьмите с собой прошлогоднее трудовое соглашение», — сказали ему. Васюкевич поверил им и согласился. К тому же его заверили, что пересматривать соглашение они не будут, все останется, как в прошлом году. Никакого вероломства, конечно, он не ожидал.

Опять армада катеров пошла на Сахалин. Опять взяли кунгасы на буксир, и опять же на шестые сутки они пришли на Камчатку. Но при расчете зарплат получили в два раза меньше. Васюкевич подал в городской суд. При разборе конфликта выяснилось, что на трудовом соглашении нет подписи распорядителя финансов — главного бухгалтера. С одной же подписью работника отдела флота документ не имеет юридической силы. А прошлогоднее трудовое соглашение недействительно, потому что оно прошлогоднее.

Обиженный Юлий Николаевич разругался с начальством, взял расчет и пошел работать в Сахалинское пароходство. Там он долгие годы командовал пароходом «Шкипер Гек», названным именем своего знаменитого деда.

Так и закончилась эта история, по сути дела, о трудовом подвиге и о человеческой подлости.

Скончался Юлий Николаевич лет пятнадцать тому назад. Он оставил о себе светлую память, как о порядочном человеке, смелом и достойном моряке.

...Прошло несколько лет после описываемых событий, и мне пришлось столкнуться с подобным явлением. Случилось это на Клайпедском судоремонтном заводе. Я был капитаном на переоборудовании одного из судов. Борт о борт стояло судно, принадлежавшее Академии наук. Отпущенных на задуманный ремонт денег ему не хватало. Тогда владелец судна обратился к Ивану Дмитриевичу Папанину с просьбой походатайствовать перед руководством завода о производстве большего объема работ за имеющуюся сумму. Завод перед просьбой такого человека, как Папанин, не устоял. Он в то время в Академии наук играл какую-то видную роль. Но когда завод завершил ремонт, то владелец судна платить сверх оговоренной суммы отказался. Дирекция завода затеяла судебное разбирательство, требуя оплату за фактически выполненную работу, и потрясала бумагой, подписанной самим И. Д. Папаниным. Но владелец судна стоял на своем: «При всем

уважении к И. Д. Папанину мы оплату по фактически выполненной работе производить не будем. Он не является распорядителем финансов вашего предприятия».

Вот такие бывают в жизни закавыки. К тому времени из Клайпеды мне пришлось выехать, поэтому я не знаю, получил ли завод свои деньги...

«ОРОЧОН» ПАРОХОД ХОРОШИЙ...

Эта фраза взята из жизни старого Камчатрыбфлота, из 1951 г. Радист Вася Ворона, находясь в резерве, пришел за назначением к начальнику отдела кадров Камчатрыбфлота Арефу Александровичу Белякову. На тот момент заявка на пополнение кадрами была только с «Орочона», куда нужно было направить радиста. Обратившись к Арефу Александровичу, Вася сказал:

— Ареф Алекснадрович! Я пришел из резерва за назначением. У вас, кажется, есть место на «Орочоне»?

То ли Ареф Александрович был не в духе, то ли еще была какая-то причина, но он ему ответил:

— «Орочон» пароход хороший, но я тебя на него не пошлю.

Обиженный Вася ему в ответ:

— А я туда еще и не пойду!

— Если пошлю, то пойдешь! Татьяна Филипповна, напишите ему направление на «Орочон».

Татьяна Филипповна Наливайко, бывшая в то время его помощником, немедленно выписала направление на «Орочон». Через пару часов Вася уже ступил на палубу парохода в качестве полноправного члена экипажа.

«Орочон» — один из первых пароходов АКОфлота, построен в Японии в 1919 г. Был продан в США, а в 1930 г. его приобрел молодой АКОфлот. В конце лета 1930 г. «Орочон» под командованием капитана дальнего плавания Н. В. Ушакова прибыл в Петропавловск. Тогда он был самым большим пароходом флота с грузоподъемностью 5 100 тонн и скоростью хода восемь миль в час.

Во время стоянки в Америке экипаж на свои деньги купил трактор и привез его в Петропавловск. Трактор как подарок вручили вновь созданному совхозу «Пограничный». Совхоз был организован из демобилизованных пограничников, поэтому и получил такое название.

Пароход долгое время был флагманом АКОфлота, начинателем добрых дел. С него вышло очень много специалистов флота.

В один из военных ремонтов в США в бридждеке построили хорошие жилые помещения. Имея хорошее жилье, команда держалась за судно. Им командовали такие известные и знаменитые капитаны, как уже упомянутый Н. В. Ушаков, Г. И. Александров, А. И. Дудник, А. Е. Миронов.

С января 1944 г. экипаж «Орочона» возглавлял капитан дальнего плавания А. А. Гринько. Под его руководством пароход в августе 1945 г. высаживал десант на Курилах. Как капитан Алексей Андреевич был очень смелый и рискованный.

На этом пароходе в должности старшего помощника в 1935 г. работала Анна Ивановна Щетинина, позже известный капитан дальнего плавания. На нем же в 1934 г. трудился также старшим помощником и знаменитый капитан Анатолий Александрович Качарава. Это под его командованием в годы войны в Заполярье пароход «Александр Сибиряков» вступил в неравный бой с фашистским крейсером. Об этом снят кинофильм и написана повесть. В последние годы жизни Анатолий Александрович работал начальником Грузинского пароходства.

Позже «Орочоном» командовал Анатолий Александрович Гимильштейн. Он был прекрасный организатор. Под его командованием судно добивалось больших производственных успехов. После списания судно продали на металлолом в Японию. По иронии судьбы «Орочон» попал на переплавку в тот порт, в котором и был построен. После его списания в Польше создали новую плавбазу, которой присвоили имя «Орочон». Но нет ее сейчас в списках флота: тоже списана по старости.

С «Орочоном» связана интересная история. Оказывается, он принимал некоторое участие в испанских событиях в 1937 г. Вот как мне довелось об этом узнать.

В 1947 г. в Морском агентстве АКОфлота на Китайской улице, во Владивостоке, я увидел на стене картину. На ней был изображен «Орочон». На полотне, написанном будто бы с натуры, было видно, что он находится в серьезном положении. Судно, как говорят моряки, в полном грузу, а на море идет сильная зыбь, волны перекатываются через палубу. Картина стала достопримечательностью агентства, и когда его контору перевели в другое место, то и полотно также перевезли, и оно висело в одном из лучших кабинетов. Из любопытства я стал интересоваться: кто же ее автор?

Один из старых моряков АКОфлота рассказал мне, что картину написал бывший матрос с «Орочона» Валентин Колобов. Этого человека я знал.

Валентин Колобов окончил Владивостокскую школу мореходного обучения в 1930-х гг. вместе с известными впоследствии капитаном Леонидом Кужелем и старшим механиком Дмитрием Винтовкиным. Впоследствии Колобов работал штурманом и капитаном, кроме того, он имел незаурядные способности художника. Он оформил Доску почета на «Орочоне», сделал обрамление для стенной газеты. Так что сомневаться в авторстве картины не было оснований.

Прошло много лет. Будучи осенью 1984 г. во Владивостоке, я зашел в гости к Алексею Андреевичу Гринько. На стене в его квартире я увидел фото-

графию довольно крупных размеров, на которой был изображен пароход «Орочон» в бушующем море. Причем точно так же, как на картине из морAGENTства. Удивляться тому, что у многих моряков на стенах висят фотографии любимых судов, не приходится. Ведь судно для них — это частица жизни, вместившая в себя множество памятных событий. Меня удивило другое.

На фотографии были видны буквы латинского шрифта: «WNA, gross st, s/s “OROCHON”». В переводе: «Зимняя Северная Атлантика, сильный шторм, пароход “Орочон”».

Сразу возникло много недоуменных вопросов. Ведь суда АКОфлота до войны в Европу не ходили, за исключением «Эскимоса», который возил рыбные консервы в Англию. А каких-либо разговоров среди моряков о том, что «Орочон» был в Европе, слышать не доводилось.

Алексей Андреевич пояснил, что по имеющимся у него сведениям «Орочон» ходил в 1937 г. в республиканскую Испанию. При подходе к порту назначения, в Бискайском заливе, его застиг сильный шторм. Поскольку в это время шли боевые действия, то подходы к портам контролировались военной авиацией республиканцев. Вылетевший на разведку республиканский летчик своевременно обнаружил «Орочон» и даже сфотографировал его. «Орочон» благополучно пришел в республиканский порт и стал под выгрузку. Через пару дней на борт поднялся испанский летчик, «камарадос», и вручил капитану «Орочона» несколько снимков парохода в бушующем море.

Если это так, то читателям было бы интересно узнать более подробно об этом рейсе. Оказывается, в то тревожное время моряки Камчатки тоже выполнили свой пролетарский интернациональный долг, протянув руку помощи республиканской Испании. Конечно, выяснить сейчас подробности того похода и найти его участников очень трудно, если вообще возможно. Такие рейсы по вполне понятным причинам в то время широкой огласке не подлежали. Но, возможно, при помощи читателей мы узнаем, как проходил этот необычный рейс, кто был капитаном «Орочона», а, возможно, и фамилию летчика. А сегодня, можно сделать, кажется, только один вывод: В. Колобов написал свою картину именно с фотографии республиканского пилота.

От редактора. Гражданская война в Испании началась летом 1936 г., завершилась весной 1939 г. СССР с октября 1936 г., преодолевая морскую блокаду, оказывал республиканскому правительству Испании помощь продовольствием, медикаментами, вооружением. Только в 1936 г. советские люди собрали 61,6 млн рублей помощи, а правительство СССР предоставило республиканцам кредит на сумму 85 млн долларов.

Об участии в этой работе судов АКОфлота данных не обнаружено. Что касается «Орочона», то по тем документам, которыми мы располагаем, во второй половине 1936 г. он работал на Камчатке, зимой 1937 г. стоял в ремонте, осенью 1937 г. ходил в Японию, в декабре 1937 г. нахо-

дился в Петропавловске. Здесь он стоял в консервации до апреля 1938 г., а в октябре 1938 г. вновь пребывал в Петропавловске в крайне плохом техническом состоянии, ремонтировался до июня 1939 г. Тем не менее, некоторое отношение это судно к испанским событиям имело.

30 августа 1937 г. у берегов Алжира эсминец мятеежников потопил советское судно «Тимирязев», спустя два дня — 1 сентября 1937 г. — в Эгейском море подводная лодка атаковала пароход «Благоев». 4 сентября 1937 г. на «Орочоне» получили известие о их гибели. Общее собрание экипажа послало «свое проклятие обнаглевшему кровавому фашизму», прося «советское правительство принять решительные меры пресечения бандитских налетов на советские торговые суда». Моряки, приняв на себя обязательство досрочно выполнить снабженческий рейс, взять полный груз рыбопродукции и отчислить однодневный заработок на постройку более мощного теплохода взамен потопленного.

СЕКРЕТНОСТЬ

Если кто-либо будет читать газету «Камчатская правда», напечатанную во время Великой Отечественной войны, то обязательно обратит внимание на одну особенность. Например, если писали о трудовых подвигах какого-то траулера или парохода, то указывалось просто: «Траулер, где капитаном Иванов П. М., выполнил квартальный план». Или: «Пароход, где капитаном Барботько Г. А., выполнил план грузоперевозок на столько-то процентов». Когда гремела война, такие ограничения в информации еще как-то можно было оправдать. Но это продолжалось еще много лет, приняв особенно уродливые формы в 1948—1949 гг. и позднее.

У капитана имелся список фамилий директоров рыбокомбинатов. Поэтому радиограмма, приходящая на его имя, имела примерно такой вид: «Получением настоящей снимается Исалдину. Погрузите борт (указывается, сколько тонн и закодированная порода рыбы) для доставки Фризоватому». Это значит, что погруженную рыбу надо доставить во Владивосток, так как Фризоватый был начальником моргентства во Владивостоке. В адрес работника промразведки на поисковый СРТ пришла радиограмма: «Вам необходимо прибыть Петропавловск транспортом Дема». Дема — это фамилия руководителя камчатского авиапредприятия. А ведь проще было написать: «Вылетайте самолетом».

А вот еще один случай. При швартовке в море пароход «Чапаев» становился на бакштов к «Орочону» и сделал ему вмятину в корме. В управление флота полетела радиограмма: «Воздвиженский ударил корму Васюкевича». Поясню, что Воздвиженский был капитаном «Чапаева», а Васюкевич — «Орочона».

Или другой эпизод «секретной» переписки. В то время директором Макарьевского рыбозавода был Ф. Ф. Белый. А был еще Черный — капитан одного из рефрижераторов Востокрыбхолодфлота. И вот шел обмен примерно такими радиограммами: «Макарьевск, Белому. Для отгрузки рыбопродукции ваш рейд подойдет Черный». Знакомы они не были, и каждый из них думал, что другой его разыгрывает. Естественно, возникла взаимная неприязнь. Лишь потом, при встрече, они показали друг другу паспорта, и недоразумение было устранено.

Апогея секретность достигла тогда, когда у нас был определен супостат. Этот супостат изображался на страницах журнала «Крокодил» в виде дяди Сэма в цилиндре и с козлиной бородкой. Секретилось все, на что «кляли глаз» работники определенного ведомства. Начали секретить лоции, навигационные карты и другие пособия по мореплаванию.

Дело доходило до абсурда. В 1948 г. засекретили карту Авачинской губы, хотя ее составили на основании работ английского капитана Бичи еще в 1860 г. Засекретили и карты западного побережья Камчатки, материалом для создания которых послужили старые японские и английские карты.

В Северо-Охотской сельдяной экспедиции в 1953 г. работал поисковый СРТ Приморрыбпрома. Он был оборудован немудрящим рыбопоисковым прибором. А в эфире начальник экспедиции выражался так: «К вам подойдет “Бронница” (название судна. — *Авт.*), у него “Татьяна” (закодированное название рыбопоискового прибора. — *Авт.*) и наведет вас на рыбу».

Зимой буксиры порта работали во льду. Но в эфире нельзя было говорить слово «лед» и его толщину. Поэтому говорили: «Белое поле — пятнадцать». Это значит, что лед имеет толщиной пятнадцать сантиметров.

Все эти ухищрения, как сохранить «государственную тайну», были похожи на страуса, который прячет голову в песок.

Недавно телевидение показало передачу «Как это было», где присутствовал бывший министр госбезопасности Семичастный. Он, в частности, рассказал, что в его бытность на этой должности страшно разбух штат работников госбезопасности. В одну из поездок в Свердловскую область он выступал на активе в Свердловском обкоме КПСС и удивился, почему штат местных чекистов такой огромный? «Я поставил вопрос о сокращении штата, — рассказывал бывший министр. — Попутно сказал, что в вашу глухомань шпиона не затащишь арканом. А ведь сотрудникам этого ведомства надо было выдумывать себе работу, отчитываться перед вышестоящими и озадачивать других».

До войны у нас в городе на Восьмом километре в густом лесу размещалась радиостанция. Находились на ней пограничники. Одного из них, Ивана Васильевича, я знаю с того времени. Сейчас ему восемьдесят два года. Както при встрече я его спросил: «Скажи, Иван Васильевич, вот ты служил еще

до войны на этой радиостанции и долго еще после войны. Поймали ли вы хоть одного шпиона или диверсанта?» На что он мне со смехом ответил: «Ты что? Откуда они здесь завелись бы? От сырости?»

«КАМБАЛОВОЗ» «КАПИТАН ЧИРИКОВ»

Описываемые события произошли более пятидесяти лет назад. Меня как тогда, так и сейчас поражает несуразица происшедшего и полная безответственность. Подобные вещи происходят с нами повсеместно, и ничему мы не учимся. Возьмите, например, простую вещь. Строится какое-нибудь предприятие. Кроме постройки цехов нужно ведь еще сделать многое, вплоть до возведения жилого фонда. Но у нас получается так, что предприятие построено, а жилья нет. И ютятся люди во временках годами. Те, кто постарше, помнят, как жили в бараках лет по двадцать, а квартиры получили уже в возрасте тридцать пять — сорок лет, а то и старше.

...Наступал 1952 г. Началось пополнение флота. Из Германии поступили рыболовные суда типа СРТ. Но ведь поймать рыбу еще полдела. Добытую на западном побережье Камчатки камбалу надо выгрузить на рыбокомбинате, привести, как говорят, в ликвидный вид — заморозить или сделать из нее консервы и отгрузить потребителю. Но ведь западный берег Камчатки укрытых бухт не имеет. Обработка судов идет на открытых рейдах. А глубокой осенью и в начале зимы, как правило, наступает пора сплошных штормов. И в конце года вырисовывалась безрадостная картина: комбинаты пойманную рыбу принять и обработать были не в состоянии. Москва продолжала заказывать новые СРТ, а о том, что нужны и рефрижераторные суда, почему-то не думала. Но за выполнение плана спрашивала строго.

Поэтому начальник Камчатрыбпрома Ш. Г. Надибаидзе, его заместитель П. М. Макштас и секретарь обкома КПСС Т. Г. Калинин разработали план мероприятий. Они решили задействовать имеющийся лесовоз «Капитан Чириков» для приема парной камбалы. А после приема эту камбалу доставить в Усть-Камчатск и переработать на тук. Загрузить судно намеревались непосредственно в районе лова, на Явинской банке.

Но получилось не так гладко, как задумывалось. Придя на Явинскую банку и оценив неблагоприятную обстановку, от этого плана отказались. В крайнем случае, решили следовать в бухту Жировую. На «Чирикове» в трюмах из досок и брусьев сделали отсеки, чтобы рыба во время шторма не могла сместиться.

Когда время стало приближаться к Новому году, из Камчатрыбпрома и Управления тралового флота в адрес капитанов траулеров пришло указание, чтобы каждый отрапортовал, что у него на борту сто тонн выловленной рыбы — может быть, с учетом этого можно будет хоть как-то закрыть план. Но погода внесла свои коррективы.

Подошедший на рейд Усть-Камчатска «Капитан Чириков» выгрузить сумел немного. К тому же камбала, перевозившаяся на совершенно не пригодном для этой цели лесовозе, до такой степени испортилась, что не годилась даже и на тук. Подвезенную к рыбной пристани камбалу по требованию рыбвода выгружать запретили, дали указание вернуть на борт «Чирикова». И выбросить за борт ее тоже запретили под страхом привлечения к уголовной ответственности. Так что пришлось «Чирикову» не солоно хлебавши идти в порт. С великими трудностями, то на рейде по ночам, то, выйдя за ворота Авачинской губы, еле-еле удалось от этой камбалы избавиться. Не все капитаны дали в управление телеграммы о наличии на борту ста тонн рыбы. И после Нового года убедились, что чудес все-таки не бывает. План оказался провален. В начале следующего года прилетела комиссия из Минрыбхоза и, как и положено, сделала оргвыводы.

Сняли с работы с понижением в должности заместителя начальника Камчатрыбпрома П. М. Макштаса. Т. Г. Калининкова, бывшего секретаря обкома КПСС, перевели в аппарат Хабаровского крайкома КПСС, и о дальнейшей его судьбе мне не известно. Перевели в Усть-Камчатск на должность с понижением начальника Петропавловского моррыбпорта А. Т. Херсонского. Надо отдать ему должное — Херсонский работать умел. С заданиями всегда справлялся. Судя по публикациям устькамчатской районной газеты, для выполнения плана грузоперевозок он умудрялся даже перевозить песок с одного берега на другой. Доработал до пенсии, с почетом ушел на заслуженный отдых. Его именем называли морской буксир.

Ш. Г. Надибаидзе перевели начальником Западно-Сибирского рыбтреста. По истечении нескольких лет его назначили руководителем Главсахалинрыбпрома, а после — Дальрыбы. Это был ответственный человек, данное слово всегда держал. Вот что рассказывал ветеран флота, капитан дальнего плавания Башкирцев: «Шел слет передовиков рыбной промышленности. Надибаидзе вручил мне именные золотые часы. А я всю жизнь жил без квартиры. И вот один из сотрудников Дальрыбы мне говорит: сходи, мол, к Шалве Григорьевичу, он может помочь. Спустя несколько дней после вручения премии я пошел на прием к Шалве Григорьевичу. Он сказал, что хорошо меня помнит, и написал на моем заявлении резолюцию: “Непременно помочь”. А мы в это время встали во Владивосток на ремонт. И что бы ты думал? Спустя полмесяца меня пригласили в Дальрыбу и в секретариате вручили смотровую на двухкомнатную квартиру в хорошем районе, на проспекте Столетия. В буквальном смысле через неделю я уже справлял новоселье»...

Вот так и получалось, что Москва, думая и решая за нас, спускала практически невыполнимые планы, а потом завинчивала гайки по полной программе, и летели со своих должностей неплохие, в общем-то, руководители...

Примечание редактора. Дело «о приписках» было шумным. 5 марта 1953 г. областная прокуратура сообщала: «За совершение приписок были привлечены к уголовной ответственности начальник главка т. Надибаидзе и начальник рыбного порта т. Херсонский. В декабре 1952 г. по указанию прокурора СССР уголовное дело производством прекращено. Оба указанных работника наказаны в партийном порядке и с занимаемых должностей освобождены». Директор и главный бухгалтер Озерновского комбината были осуждены, главный инженер Главкамчатрыбпрома Бершев и П. М. Махитас «за участие в приписках наказаны по нашему представлению в дисциплинарном порядке».

А вот что сообщает справка «О выполнении мероприятий по усилению добычи рыбы, крабов, морского зверя в четвертом квартале 1953 г.»: «В настоящий момент в Петропавловске имеется только два номерных рефрижератора № 4 и № 6 с суточной морозильной способностью по 40 тонн каждый... при потребности только камчатских траулеров минимум 300 тонн... Уже сейчас, когда подошли с моря только первые четыре СРТ, в Петропавловске образовались значительные трудности со сдачей камбалы, что крайне отрицательно сказывается на материальном и моральном состоянии команд траулеров».

ПОЖАР В ОХОТСКОМ МОРЕ

Произошло это в начале марта 1953 г. Я в то время работал капитаном на среднем рыболовном траулере «Промысловик» Управления тралового флота.

Расскажу немного об этом траулере. Построили его в Германской Демократической Республике на судостроительной верфи в Штральзунде. Судно имело водоизмещение 255 тонн и главный двигатель марки «Букау-Вольф» мощностью 300 л. с. Мореходные качества траулеров были хорошие, но на них не установили электронavigационные приборы — радиопеленгатор и эхолот. А эхолот был крайне необходим не только как навигационный прибор, но и для контроля местоположения судна во время траления на Явинской банке. Контроль глубин при помощи механического лота Томсона отнимал много времени. Электронavigационные приборы стали устанавливать только в 1956 г. А спустя еще пару лет начали применять и сететрясные машины, правда, вначале на Балтике.

...Мы стояли под выгрузкой на Северном рыбоконсервном заводе Опалинского рыбокомбината. Ледовые поля от берега отогнало, и на расстоянии примерно миль трех от берега виднелась полоса чистой воды. Погода наступила ясная, видимость была прекрасная. У нашего борта стоял кунгас, в который выгружали камбалу. Около полудня примерно в шести милях от берега заметили клубы дыма. Вскоре радист Валя Терехин принес сообщение, что

возле стоящего на рейде танкера «Иртыш» горит кунгас с бензином. Понимая, что если пожар перекинется на танкер, дело примет очень серьезный оборот, решили немедленно поспешить на помощь. Выгрузку прекратили, кунгас оставили на попечение катера-«жучка» и быстро выбрали якорь. Я дал в машину команду: «Самый полный вперед!»

По мере продвижения на юг картина стала проясняться. С горящего кунгаса высоко вверх взлетали пустые бочки из-под бензина и взрывались. Подойдя ближе, увидели, что танкер лежит в дрейфе, а неподалеку находится догорающий кунгас.

Случилось следующее. Кунгас с пустыми бочками подошел к борту танкера. Погрузку бензина вели при помощи шлангов с пистолетами — как на автозаправочной станции. Когда неожиданно запылали бочки, видя, что экипаж кунгаса, состоящий из двух корейцев, с пожаром не справится, на танкере приняли единственно правильное решение. По команде капитана Л. И. Кужеля кунгасников взяли на борт. Швартовый конец кунгаса обрубил топором. Танкер стал быстро выбирать якорь. На его борту находился бензин, поэтому заниматься тушением пожара было очень опасно — могло полыхнуть и само судно.

Подойдя к борту танкера, мы спросили, нужна ли какая-либо помощь. В ответ слышали, что не требуется. Спросили и про причину пожара. А она оказалась такова. В носовой части кунгаса располагался кубрик, в котором стояли две койки и камелек. Камелек служил для обогрева и приготовления пищи. При подходе к танкеру его не затушили. Да и корейцы-кунгасники сказали потом: «Наша кури мала-мала». Так что, отчего вспыхнула та самая искра — от камелька или от брошенной папиросы — узнать уже было невозможно. Вот так могла произойти серьезная авария при элементарной расхлябанности кунгасников.

Экипаж танкера из этого случая сделал свои выводы. В будущем, если к судну подходил за топливом кунгас, и у него шел дым из трубы камелька, меры принимались сразу и без предупреждения. Эту трубу тут же заливали из шланга забортной водой.

Что же касается «Иртыша», то хочется немного сказать и о нем. В Камчатрыбфлоте в то время работали почти одновременно пришедшие «Иртыш» и «Сунгари». Построенные финскими кораблестроителями, очень добротно сделанные, они радовали глаз. Жилые помещения были обшиты карельской березой и красным деревом, в отделке использовали много меди. Особенно с великой тщательностью были сработаны штурвалы. Место им, по сути дела, должно быть в музеях. Но этого не случилось. Во-первых, у нас это почему-то не принято, а во-вторых, эти суда при очередной реорганизации передали в Приморрыбпром. К чему я рассказываю о красоте танкера? Да к тому, что было бы очень жаль, если бы из-за «наша кури мала-мала» это прекрасное судно сгорело.

ПОЖАР НА «ТУЛОМЕ»

Август 1957 г. выдался жарким, что на Камчатке бывает редко. На судоверфи, как всегда, стоял караван ремонтируемых судов, и наше в том числе. Часть судов находилась в плавучих доках. В одном из них стоял и рефрижератор «Тулома».

Это было прекрасное судно с хорошим ходом. Спустили его со стапелей одной из западногерманских верфей около года тому назад. Судами такого типа уже начал пополняться флот рыбной промышленности. Перед «Туломой» пришла и вступила в строй в Востокрыбфлоте красавица «Яна», которой в 1955 г. командовал Александр Ефимович Миронов. Примерно тогда же из новостроя из Голландии прибыл «Черняховск», его перегонял капитан дальнего плавания Василий Шалобаев. Корабли эти имели очень красивый внешний вид и добротную внутреннюю отделку.

В ремонт «Тулома» попала после аварии, произошедшей в феврале 1957 г. Судно следовало с полным грузом рыбопродукции во Владивосток вдоль Курильской гряды. Видимость почти отсутствовала, валил густой снег. С океана катилась крупная мертвая зыбь. Судно оказалось ближе к острову, чем полагали по счислению. Начали ощущаться толчки, на которые вахтенный штурман внимания не обратил. Вышедший на мостик обеспокоенный капитан, зайдя с яркого света в темноту, не смог вовремя оценить обстановку. В считанные мгновения произошла катастрофа...

Судно сумели быстро снять с грунта и направили на ремонт в Петропавловск, в док на судоверфи. Корабелям предстояла громадная работа: следовало вырезать и вытащить для правки листы днища, внутреннюю деревянную обшивку и много изоляции. Во втором трюме вырезали часть корпуса и обеспечили доступ из трюма прямо на стапель-палубу дока.

Надо сказать, что эта промасленная и покрашенная обшивка сыграла зловещую роль в разыгравшейся впоследствии трагедии.

В обеденный перерыв из открытого люка второго трюма показалась струя дыма. Поначалу никто почему-то особой тревоги не проявил. Но с каждой минутой дым становился гуще. Первым забеспокоился докмейстер Тиллер — один из старейших работников верфи, человек, дело знающий. На глазах пламя стало разрастаться. Пожар усугублялся тем, что отверстие в днище и открытый люк создали своего рода аэродинамическую трубу.

К доку лихо подкатали несколько пожарных машин. Но воду по шлангам они дать не смогли. Тогда мне почему-то казалось, что истинную опасность для горящего корабля понимал только один докмейстер Тиллер. А вода так и не подавалась, хотя время шло.

Через несколько минут возле дока остановилась «Победа». Из нее вышла группа людей в штатском, среди которых был заместитель начальника област-

ного КГБ Борис Георгиевич Лапшин. Стали сбегаться люди. Тиллер в очередной раз спросил пожарных, будет ли вода, иначе он начнет топить док. И опять начальник пожарной службы заверил его, что воду сейчас подадут. А в это время на надстройке, на лобовой части, краска уже пошла пузырями.

Видя, что воды из шлангов от пожарных не дожидаться, Тиллер взял руководство тушением пожара на себя. Первое, что он сделал, это обложил пожарных трехэтажным матом и зычным голосом, не терпящим возражений, дал команду: «Док на погружение!»

И ведь на самом деле Тиллер не упустил момента. А момент был действительно страшный, непоправимый. Как медленно тянулось время! Но вот заработали помпы, и потихоньку док стал погружаться в воду.

Наконец огонь постепенно погас. Пожар ликвидировали. И это притом, что пожарные машины так не дали ни одного литра воды!

...Ремонт «Тулумы» занял около полугода. Наконец восстановленное судно снялось в рейс во Владивосток. Надо сказать, что оно очень долго работало в составе Востокрыбхолодфлота, других ведомств и было списано сравнительно недавно.

Из этой истории видно, что пожар на корабле — это самое настоящее бедствие, а промедление в его ликвидации — вещь непоправимая. Пожар возник по очень простой причине. Горящая горелка бензореза пламенем перерезала шланг. Вытекавший бензин стал заливать лежащую изоляцию. Народу в трюме было мало, не оказалось энергичных и знающих людей. Удачей оказалось то, что руководство тушением пожара взял на себя Тиллер. А понадейся он на пожарных — кто знает, чем бы закончилось это дело...

ЗАГУБЛЕННЫЙ ПАРОХОД

В предвоенные годы обращали на себя внимание рефрижераторы: равнопалубные суда с очень красивой надстройкой. Их длина достигала 103, ширина — 14,8 м, осадка — 7,6 метров. Самая большая их ценность заключалась в том, что они были дизельные с главным двигателем фирмы «МАН», одним из лучших в мире. Строились рефрижераторы на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. Первые суда этой серии — «Волга», «Кубань», «Нева» — пришли во Владивосток в распоряжение Востокрыбхолодфлота, часть — в черноморские порты, где стояли на линии Одесса — Марсель и получили прозвище «марсельцы».

Флот нашей страны нуждался в пополнении. А тут как раз в начале 1930-х гг. в связи с кризисом в Америке и Западной Европе стали ликвидироваться многие судоходные компании. И вот в начале марта 1935 г. капитана дальнего плавания Е. Д. Бессмертного вызывают в Москву, к наркому пищевой промышленности Анастасу Ивановичу Микояну. Распоряжение Микояна было

кратким: «Вы вводите в состав комиссии по закупке судов и приемке их в Европе. Комиссия находится в Гамбурге. Вам предстоит закупить суда для рыбной промышленности и Дальстроя».

31 марта 1935 г. Бессмертный прибыл в Гамбург и явился к председателю комиссии Никандру Павловичу Зеленову. Первые транспорты закупили у судовой компании «Ганза»: «Иня», «Кижуч», «Терней», «Тунец». В Бремене приобрели морской буксир «Кит».

К приобретаемым для Дальстроя грузопассажирским судам предъявлялись особые требования: они должны были обладать большой грузоподъемностью и скоростью. Дело в том, что на этих судах в ближайшем будущем намеревались переместить сотни тысяч, по сути дела, рабов, трудившихся в колымских лагерях за миску баланды и пайку хлеба. Начальник Дальстроя Ян Берзин заявил: «Эти пароходы в освоении Колымского края будут иметь огромное значение». Руководство ГУЛАГа с этой задачей справилось.

Первое закупленное для Дальстроя в Голландии судно «Альмело» называли «Ягода» в честь тогдашнего руководителя НКВД. Когда в 1937 г. его арестовали и расстреляли, судно получило новое название — «Дальстрой». Второе, также приобретенное в Голландии, постройки 1921 г., называвшееся «Бриелле», стали именовать «Джурма». Третье судно голландской постройки 1918 г. «Батое» называли «Кулу».

В 1937 г. в Англии купили четвертое судно — кабелеукладчик, тянувший телефонный кабель через Атлантический океан между Европой и Нью-Йорком. Его построили в Амстердаме, поставили на судоремонтную верфь, где отремонтировали и переоборудовали под грузопассажирское, получившее имя нового наркома внутренних дел Николая Ежова. Когда подошла очередь, и Ежова расстреляли, судно переименовали в «Феликс Дзержинский». Оно стало флагманом флота Дальстроя НКВД.

12 апреля 1935 г. члены комиссии выехали в Лондон на приемку крупного пассажирского парохода «Королева Арктики». Построенный в 1909 г., он был в 1928 г. переоборудован под рефрижератор. Размеры этого судна впечатляли: длина 148, ширина 18 метров. Температура в трюмах достигала минус двадцати градусов, судно могло морозить до семидесяти тонн продукции в сутки.

После переоборудования судно стояло на линии Австралия — Лондон. Оно было очень красивое, отделано тропическими сортами дерева, с большим количеством меди: иллюминаторы, глухари, дверные ручки.

Сразу после покупки судно поступило в Мурманск к рыбакам. А в 1936 г. его передали во Владивосток, и оно стало флагманом Востокрыбхолодфлота. Теперь оно несло название «Пищевая индустрия». Его экипаж вместе с работниками насчитывал четыреста восемьдесят человек. Первым капитаном стал Стефан Иванович Кострубов, очень достойный моряк, в 1936 г. его наградили орденом Трудового Красного Знамени.

В 1940 г. «Пищевая индустрия» вышла на капитальный ремонт в Шанхай. На пароходе заменили шесть паровых котлов. Вернувшись из ремонта в начале 1942 г., судно работало в дальневосточных водах, и в 1959 г. было передано в Сахалинрыбпром.

Вторым судном, закупленным для Востокрыбхолодфлота, стал рефрижератор «Король Арктики». Поменяв судовладельца, судно поменяло и, так сказать, свою «классовую сущность», стало называться «Комсомолец Арктики» (знай наших!). Его длина превышала девяносто восемь, ширина — тринадцать метров. Машина развивала мощность 1 340 л. с., валовая вместимость составляла 3 450 тонн, скорость хода — одиннадцать миль в час. Построили его в Голландии, в Амстердаме. В 1943 г. на «Комсомолец Арктики» назначили капитаном А. И. Дудника. Он работал на нем до конца войны, а потом был переведен на «Пищевую индустрию».

Время шло. В начале 1950-х гг. за границей стали приобретать новые рефрижераторы. В 1955 г. поступили красавцы типа «Черняховск», «Зеленоград», построенные в Голландии, «Яна», «Кулой», построенные в ФРГ. А потом стали приходить польские рефрижераторы «Илья Мечников», «Профессор Попов», имевшие скорость двадцать две мили в час.

Наступило время, когда рефрижераторного флота стало с избытком. Дело доходило до курьезов. Примерно в 1955 г. из Владивостока послали команду для приема и перегона пятитрюмного транспортного рефрижератора типа «Курган», построенного на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. После ходовых испытаний капитан Зиновий Романович Ковтун и старший механик Пан заявили судостроителям: «Нам такое судно не подходит. Слишком сильно шумят двигатели и сильно вибрирует корпус». Взяли чемоданы и отбыли во Владивосток. Попутно заехали в Москву и поставили в известность Министерство рыбного хозяйства.

Но министерство отступать не думало. Наняло другую команду и рефрижератор все-таки во Владивосток перегнало. А потом заставило принять рефрижератор в свой флот. С этого времени моряки стали между собой называть Востокрыбхолодфлот «конторой по торговле флотом».

Востокрыбхолодфлот стал передавать свои устаревшие суда в рыбодобывающие организации. «Комсомолец Арктики» вошел в состав нашего Тралфлота в 1957 г. У него была в приличном состоянии машина, паровые котлы и рефрижераторная установка. В то время в Олюторском заливе ловили очень много прекрасной сельди. В бухте Лаврова начали строить береговые перерабатывающие базы.

«Комсомолец Арктики» как раз оказался кстати. Он мог обработать за сутки до ста тонн сельдки. Командовал им капитан Степан Александрович Пирогов, старшим механиком трудился Николай Трякин. Путину прошла успешно. На зиму на судне оставили ограниченное число экипажа. Зимой

в этих местах выпадает очень много снега, но команда его своевременно убирала, и поэтому судно благополучно перезимовало.

В 1959 г. судном командовал уже капитан М. А. Васильев. Летом «Комсомолец Арктики» перевели в бухту Иматра. Сельди в этом районе тоже было много. Экипаж во главе с капитаном оказался дельным и предприимчивым. Судно начало успешно работать: занималось обработкой и тарировкой сельди в ящики. Оно стояло ошвартованное кормой к берегу. На берегу сделали временный цех по изготовлению ящиков. Для доставки ящиков на борт на берегу вкопали мачту. На корабельную мачту завели через канифас-блок трос. При помощи парашюта стали доставлять ящики с берега на судно. За навигацию выработали десять тысяч тонн сельди. По мере заполнения трюмов вызывали перегрузчики, доставлявшие прекрасную малосоленую рыбу потребителю. Судно дало большой экономический эффект.

Вдруг начальство решило считать деньги. Кому-то пришло в голову такое «рацпредложение»: «Мы на зиму оставляли “Комсомолец Арктики” с экипажем на борту и платили ему зарплату. А сейчас давайте поставим его на зимовку совсем без экипажа. И зарплату платить не придется! Экономия налицо!» Как на грех, в управлении не оказалось человека, который смог бы пресечь это глупое решение. И судно оставили без экипажа.

В конце мая буксир «Прилив» под командованием капитана Якова Петровича Кудашова с экипажем для «Комсомольца Арктики» входил в бухту Иматра. К великому изумлению всех, судна в бухте не было. Люди не верили своим глазам! Когда внимательно присмотрелись, то увидели, что возле берега из воды торчат мачты. «Комсомолец» лежал на грунте. Стали гадать, как это могло произойти.

О причинах происшествия мне рассказал второй механик Дмитрий Никифорович Матюнин. На судне была большая надстройка. Когда наступила зима, начались сильные снегопады. На надстройку и палубу нанесло очень много мокрого снега. Потом наступил холод, и этот снег превратился в лед. Ведь это Чукотка! В общем, через несколько месяцев судно получило крен, сбрасывать снег было некому. При наличии большого крена вода подошла к иллюминаторам, расположенным внизу, и постепенно стала поступать внутрь корпуса. К концу зимы воды набралось много, и судно, потеряв плавучесть, затонуло. Льды его раздавить не могли, так как в закрытой бухте они не двигались.

Получилось так, как говорят в народе: «Жадность сгубила». Сэкономили на зарплате и потеряли рефрижератор. Погибло судно из-за человеческой глупости. Оно могло бы каждое лето вырабатывать по десять тысяч тонн высококачественной жирной сельди и вносить в государственную казну приличные деньги.

«Прилив» спустя несколько дней вернулся в порт, и начальству сообщили о случившемся. Никто расследовать причины гибели не стал. Доложили

в Москву, в Минрыбпром, что судно во время зимовки в пустынной Чукотской бухте раздавили льды. И хотя было ясно видно, что оно погибло из-за самого настоящего разгильдяйства и для этого никаких доказательств не требуется, все «спустили на тормозах».

НАВИГАЦИОННАЯ КАМЕРА

Как-то при встрече в рыбном порту один работник задал мне вопрос: «Когда же у нас в порту была создана навигационная камера?» Поскольку я старожил города и давно связан с флотом, постараюсь ответить на этот вопрос.

До создания навигационных камер их функции выполняли гидрографические отделы флотов. Там же выдавались навигационные карты и другие пособия по кораблевождению. Эти же службы печатали навигационные и справочные карты, описания огней знаков, морские лоции — все, что было связано с мореплаванием. Работа эта была дорогостоящая, отнимала много времени и труда. Почти ежегодно организовывались гидрографические экспедиции с привлечением ученых-гидрографов и морских судов. В каждом гидроотделе работали еще и вольнонаемные специалисты. Вам, может быть, помнится описанный в рассказе Леонида Соболева штурман-девиатор из вольнонаемных специалистов Бальтазар Гансович. По запарке он выдал таблицу остаточной девиации на другой миноносец. В результате этого только чудом удалось избежать серьезной аварии.

Во избежание подобных неприятностей на Балтийском флоте издали приказ, по которому уничтожение и определение остаточной магнитной девиации компасов вменялось в обязанность военнослужащего, корабельного штурмана. Потом это распространилось по всем флотам.

Прообраз нашей навигационной камеры — гидроотдел Тихоокеанского флота — размещался на улице Ленинской, возле памятника Чарльзу Кларку, в добротном одноэтажном здании из соснового бруса, расположенном среди берез. Трудились в нем как военнослужащие офицеры, так и вольнонаемные специалисты.

В 1946 г. в Камчатрыбфлоте появился специалист на должности резервного капитана. В его обязанности входило получение из гидроотдела карт и пособий по мореплаванию, а также приглашение на борт парохода штурмана-девиатора для уничтожения и определения девиации. Это был капитан дальнего плавания Анатолий Александрович Гонсиоровский, замечательная личность. В 1912 г. окончил одно из лучших мореходных училищ — Рижское. В годы юности Анатолий Александрович плавал на парусниках. Летом они возили груз в английские порты и Скандинавию, а на зиму уходили в порты Южной Америки. На Балтике действовала и знаменитая Американская судоходная линия. В Рижском училище преподавали на немецком языке, как и во

всех прибалтийских портах. Так что за время обучения и плавания по «заграницам» Анатолий Александрович стал настоящим полиглотом. Да и память он обладал феноменальной.

Перед войной Гонсиоровский работал на одном из паровых траулеров. В годы войны, в возрасте уже за пятьдесят лет, его мобилизовали в военноморской флот. Служил военным лоцманом в бухте Ахомтен (ныне Русская). Лоцманы проводили от бухты Ахомтен транспортные суда, прибывавшие с грузом из американских портов. Работа эта была очень ответственная и важная. В 1957 г. Анатолий Александрович уехал во Владивосток. Там он очень долго работал в управлении торгового порта. Прожил долгую жизнь — до девяносто восьми лет. (19 апреля 1945 г. А. А. Гонсиоровский был назначен первым начальником школы юнг в Петропавловске. До этого он занимал должность флаг-штурмана отдела боевой подготовки АКО. — *Ред.*).

Годом основания навигационной камеры считают 1949-й, когда из гидроотдела Тихоокеанского флота в Камчатрыбфлот приняли на должность девиатора Василия Ермихина. Это был хороший специалист, жаль только, что он рано ушел из жизни.

В 1954 г. в рыбный порт прибыл штурман-девиатор Виктор Николаевич Ужинов. Этот прекрасный и грамотный специалист читал лекции по теории девиации магнитных компасов в мореходном училище и учебно-курсовом комбинате. Он уже занимал штатную должность девиатора.

В 1954 г. начальником навигационной камеры назначили капитана дальнего плавания Владимира Никандровича Соломко. Этот очень грамотный судоводитель окончил Одесское мореходное училище, много плавал за границу, хорошо владел английским языком. Во время перегона парохода «Коккинаки» из Европы на Камчатку он сумел приобрести эхолот, находившийся в разобранном виде в ящиках. Владимир Никандрович вместе с радистом занялись переводом инструкции с английского языка и монтажом прибора. За время перехода они собрали прибор. Он не требовал прорези днища для установки вибраторов. В начале войны Владимира Никандровича призвали в Военно-Морской флот. Служил в Совгавани, получил звание капитана второго ранга и должность начальника водного района. Все вопросы жизни навигационной камеры он решал грамотно и по-деловому.

Хоть в 1954 г. и назначили начальника навигационной камеры, но своего здания она еще не имела. В 1957 г. камера расположилась в старом доме бывшей радиостанции в распадке Никольской сопки. До этого здесь размещались водная милиция и контора Тралфлота. Здание в пять этажей для навигационной камеры построили в 1970 г. (Его приняли в эксплуатацию 28 ноября 1969 г., а начали строить по проекту Камчатского отделения Гипрорыбы 8 декабря 1966 г. — *Ред.*). Тогда специалисты получили отдельные цехи. В них размещались мастерские для ремонта часов, хронометров, компасов. Радио-

локаторы ремонтировали на заводе «Фреза». Получили помещения корректоры, занимавшиеся исправлением карт, морских лоций и других пособий. Появился цех надувных спасательных плотов.

В навигационной камере трудилось много замечательных специалистов. О некоторых надо сказать особо.

Будучи капитаном дальнего плавания, пришел на должность девиатора Валерий Федорович Попов. Он заочно окончил Ленинградский радиотехнический институт. Работает до сего времени (В. Ф. Попов ушел из жизни в 2005 г. — *Ред.*).

В 1960 г. начальником камеры заступил Иван Дмитриевич Кадет — старый кадровый работник АКОфлота, командовавший транспортными судами. Человек он был очень серьезный.

В течение ряда лет на этой должности работал Евгений Аверьев. Прибыл на Камчатку в 1942 г. после окончания Владивостокского техникума. Работал на судах Морлова радистом.

Добрым словом поминают здесь и Василия Прокопьевича Тимошенко. Начинал он свой трудовой путь на пароходе «Ительмен» в 1935 г. палубным учеником. Выучился и стал капитаном дальнего плавания.

Долго работал в навигационной камере Петр Егорович Воробьев. Он приехал на Камчатку в 1935 г. Имел поистине золотые руки. В начале войны его призвали в армию, но вместо фронта направили в оружейную мастерскую. Всю войну он ремонтировал вооружение. Настолько Петр Егорович был разносторонне одаренным специалистом, что мог отремонтировать все — и часы, и бинокль, и магнитные компасы. Мог прекрасно сделать нож, красивое топорщище, отремонтировать автомобильный мотор. А еще в молодые годы Петр Егорович был очень хорошим лыжником, участвовал в городских соревнованиях.

Работая много лет бок о бок с коллективом навигационной камеры, следует отметить его хорошую организацию. У него была хорошо озелененная территория. Почти все увлекались лыжами, участвовали в стрелковых соревнованиях. Женщины пели в хоре.

Недавно я посетил навигационную камеру. Здание опустело. Осталось несколько человек, для которых еще находится работа. Цеха сданы под какие-то конторы. Просто не верится, что здесь когда-то была ключом жизнь. Возродится ли эта жизнь снова?

УРОКИ И СПОСОБНЫЕ УЧЕНИКИ

Как всем известно, Камчатка — край рыбный. В процентном отношении большую часть улова давало и дает Охотское море. Но море это беспокойное, с частыми штормами и туманами. Зимой тяжелая ледовая обстановка затрудняет грузовые работы.

Часто получалось так, что у старых пароходов не хватало то бункерного угля, то пресной воды. Поневоле приходилось прерывать рейс и возвращаться в Петропавловск. Весь западный берег Камчатки не имеет ни одной бухты, поэтому работать приходилось на открытых рейдах. Хорошо еще там, где у катеров есть возможность заходить в реки — Большую или Воровскую, в Кировск. Часто суда получали повреждения во льдах.

Мне вспоминается рейс небольшого старого парохода «Барнаул». Грузоподъемность его была 1 200 тонн, работал он на угле и имел паровую машину мощностью 850 л. с. Построили пароход в Германии в 1919 г., Советскому Союзу он достался в качестве трофея в 1946 г., в счет репараций. В Германии судно принял капитан дальнего плавания Владимир Петрович Зеньков, и в караване еще трех парусно-моторных шхун в 1947 г. «Барнаул» пришел в порт приписки — Петропавловск-Камчатский. Рейс был длительный, караван шел через Панамский канал. Скорость хода шхун составляла шесть с половиной узлов.

По приходе в Петропавловск пароход поставили на нашу Петропавловскую судоверфь. Получив основательный капитальный ремонт, «Барнаул» вступил в состав Камчатрыбфлота. Пароход, как говорят, пришелся ко двору. Преимущество его было в том, что он имел небольшую грузоподъемность, а это позволяло быстро выгрузиться, а при случае взять в комбинатах полный груз рыбы.

На пароходе подобрался работящий и дружный экипаж. В описываемое время пароходом командовал капитан дальнего плавания Семен Васильевич Чуприна. В феврале 1956 г. «Барнаул» подошел на рейд Крутогоровского рыбокомбината. Перед глазами моряков предстала безрадостная картина. Пронесшимся циклоном все постройки замело до самых крыш. Катера на берегу тоже были занесены снегом. Вскоре из речки вышел один катерок. Но что он, слабосильный, мог сделать? Казалось, что положение безвыходное. На рейде уже находились три парохода Дальневосточного пароходства. Значит, простой будет длительный, это неизбежно.

После обеда в штурманской рубке собрались все три штурмана. Вскоре радист позвал капитана в радиорубку на переговоры с дирекцией рыбокомбината. Через полчаса в штурманскую зашел Семен Васильевич и в шутиливой форме спросил:

— Ну, как, братцы-мореходы, поможем рыбокомбинату?

Штурманы недоуменно уставились на Семена Васильевича, посчитав это очередным розыгрышем. Но капитан говорил серьезно. Он ввел штурманов в курс событий:

— Дирекция рыбокомбината попросила капитанов судов помочь снять с берега катера. Капитаны запросили буксиры такой длины, которой у рыбо-

комбината нет. У нас буксир есть, правда, не такой длинный. Но мы применим хитрость и смекалку.

И он объяснил свой замысел. Через некоторое время по пароходу разнеслись команды. Пар подняли «на марку». Старший механик Ильященко спустился в машинное отделение. Старший помощник капитана Валера Попов встал на мостике, третий помощник Гена Мезенцев — на полубаке, второй помощник — на корме. «Барнаул» по команде Семена Васильевича отдал оба якоря и, потравливая их, пошел кормой к берегу. Берег в данном месте был приглубый. На корме второй помощник замерял глубину ручным лотом. Оставив безопасную глубину, судно, прекратив травить канаты, остановилось. Здесь помог катер, который завел буксир на берег, подав его за брагу катера. А дальше — дело техники. Подбирая канаты и дав ход машиной, «Барнаул» начал стаскивать катера в воду. Следом за первыми катерами пошли плашкоуты. В общем, дело двинулось.

К вечеру все завершилось. Комбинат был готов к работе. Поскольку «Барнаул» оказал ему неоценимую услугу, то предприятие стало обрабатывать его в первую очередь. Видя такую картину, капитаны других судов стали жаловаться в Камчатрыбпром о нарушении порядка очереди. Но, поняв суть дела, в Камчатрыбпроме мер воздействия к дирекции комбината и капитану «Барнаула» принимать не стали. Поскольку эта работа была связана с риском, и всю ответственность капитан Чуприна брал на себя, работники Камчатрыбпрома в дальнейшем не вмешивались.

Картина повсюду была одинаковая, и на следующих комбинатах пришлось делать то же самое. Убедившись, что Чуприна делает большое и нужное дело, хоть и нарушая инструкции по мореплаванию, работники Камчатрыбпрома дали указание директорам рыбокомбинатов производить оплату экипажу «Барнаула» за каждый спущенный на воду катер. Таким методом «Барнаул» снял катера и плашкоуты в Колпаково, Кихчике и других рыбокомбинатах. Не обошлось и без приключений. Чтобы удобнее было спускать катера, в их носовой части автогенном прорезали круглые отверстия, куда вставлялся строп. Это убыстряло работу по заводке буксира. Но когда однажды стаскивали один из катеров, его корпус оказался сильно примерзшим к берегу. Он не выдержал, и вырвало кусок носовой части. Правда, комбинатские электросварщики повреждение исправили.

Об этой большой работе парохода «Барнаул» узнали все моряки Камчатрыбфлота. Капитану и экипажу судна вынесли благодарность. Встретившись вскоре в порту с Семеном Васильевичем, я по-дружески поздравил его со столь блестяще проведенными операциями. «Но ведь нас чему-то научил Алексей Андреевич Гринько, — ответил он мне. — Ты ведь должен помнить, как мы на «Симе» брали воду в Колпаково с берега. А «Сима» ведь тоннажем была покрупнее «Барнаула».

Я, конечно, хорошо помнил, что Семен Васильевич Чуприна в то время был вторым помощником капитана. Так что урок, преподанный в свое время Алексеем Андреевичем, опытейшим капитаном, не прошел даром, а был использован талантливым учеником, причем творчески — в ином месте и в других условиях. Но, конечно, Семен Васильевич, сославшись на опыт учителя, из скромности о собственной заслуге умолчал. Поэтому надо сказать о нем особо.

Семен Васильевич Чуприна — потомственный моряк. К морской жизни он начал приучаться с детских лет, плавая со своими четырьмя братьями на Азовском и Черном морях. Перед войной приехал на Камчатку. Работал капитаном катера на западном берегу Камчатки, а позже и капитаном флота. Потом трудился в Камчатрыбфлоте, где шлифовкой его природных судоводительских способностей занимались такие капитаны, как уже упомянутый смелый и решительный А. А. Гринько, грамотный и степенный П. А. Глинский, интеллигентный и спокойный М. Е. Зеленский, который впоследствии многие годы работал капитаном Находкинского рыбного порта — одного из крупнейших в стране.

Работая вторым помощником на крупнотоннажных судах Камчатрыбфлота и перевоза мелкие партии генерального груза, С. В. Чуприна мог так организовать работу судовых тальманов, что у него не было ни одного случая недостачи грузов. А это очень высоко аттестует грузового помощника. В 1950 г. его назначили старшим помощником капитана парохода «Ительмен», шедшего на капитальный ремонт в Японию. В то время посылали за границу далеко не каждого. Командуя после этого шхунами, теплоходами, он всегда справлялся с выполнением плана грузоперевозок.

В 1955 г. Семен Васильевич окончил курсы штурманов дальнего плавания. Это был первый выпуск Школы усовершенствования кадров командного плавсостава (так одно время назывался учебно-курсовой комбинат Камчатрыбпрома). Хорошее знание условий плавания на Камчатке помогало ему успешно справляться со всеми задачами. Например, когда он командовал небольшим трехсоттонным буксиром «Храбрый», то благополучно привел из Николаевска-на-Амуре плот-сигару объемом пятьсот кубометров для колхоза им. В. И. Ленина.

Был Семен Васильевич человеком обаятельным, любил пошутить сам и ценил чувство юмора в других. Работалось и жилось рядом с ним легко. Недаром и сейчас, спустя много лет, с теплотой в голосе его вспоминают Валерий Попов, Геннадий Мезенцев и другие бывшие его штурманы, многие из которых стали известными капитанами. Жаль, что очень рано оборвалась жизнь Семена Васильевича Чуприны — большого и бескорыстного труженика моря.

ПОРЯДОЧНЫЙ ПРОКУРОР

Шел июль 1957 г. В рыбном порту скопилось много катеров, барж и всякой прочей мелочи. Создавалось впечатление, что в порту действительно не повернуться. Как-то нагрянуло высокое начальство, было страшно возмущено и строго спросило:

— Почему допустили такой хаос?!

— А что делать? — вздохнули начальник портового флота Зверьков и капитан рыбного порта Г. Г. Бережков.

— Как что делать? Отправьте весь этот хлам на рыбокомбинаты. Может быть, там пригодится. Да и порт очистим.

Но, как увидит читатель, порой самое благое намерение оборачивается неприятностями и самым настоящим злом.

Нашему пароходу «Шелехов», отходящему в Усть-Камчатск, дали задание: взять на буксир и доставить туда композитный катер РК-10. Поясню, что катер называется композитным, потому что имеет стальные шпангоуты и дощатые обшивку корпуса и палубный настил. Обшивка и палубный настил крепились к шпангоутам и бимсам болтами. Катера имели двигатели мощностью 50—70 л. с. Строил их Николаевский-на-Амуре судостроительный завод. Этих катеров в свое время построили много. Работали они на рыбокомбинах, да и в Петропавловске их тоже имелось не менее десятка.

Получив рейсовое задание, вышли на рейд. Вскоре к борту подвели катер. Первого взгляда было достаточно, чтобы определить, что катер многое повидал на своем веку. Было видно, что он наспех получил поверхностный ремонт. Снаружи замазан краской, а палуба подконопачена и залита варпеком.

Капитаном в этот рейс шел Павел Романович Аксенов. Я занимал должность старшего помощника. На наше замечание, что катер подозрительный, и как бы он у нас дорогой не утонул, Зверьков ответил, что катер действительно не новый. На это есть судовые документы. А отправляем мы его в Усть-Камчатск по распоряжению начальника отдела флота Камчатрыбпрома. Так что с нас взятки гладки. Ничего нам не оставалось, как сниматься в рейс.

По выходе в море погода нам благоприятствовала. Прошли мыс Шипунский. Но при подходе к мысу Кроноцкому пошла сильная крупная мертвая зыбь. Катер стал зарываться в воду. Сбавили ход. Катер стал вести себя немного лучше. Но тут налег густой туман. Подошли на рейд Усть-Камчатска и в густом тумане на глубине двадцати метров в шесть часов утра отдали якорь. С началом рабочего дня полагали выбрать буксир и подготовить катер для отправки новому владельцу — сплаврейду, находившемуся в ведении Камчатлеса. Его контора располагалась на реке Камчатке.

К восьми утра команда стояла по местам. Начали выборку буксира. Туман разошелся, видимость улучшилась. Но, к нашему великому изумлению,

катер исчез. Начали подбирать буксир. Наконец, показался корпус катера. Оказывается, он был затоплен и лежал на грунте.

Подвели катер к борту. Из водоотливных средств мы имели только один допотопный ручной пожарный насос. Начали откачивать из катера воду. Тот стал удерживаться на плаву, но по мере того, как прекращали откачку, снова начинал тонуть. Наше счастье, что на море стоял полнейший штиль. Дали телеграмму в контору сплаврейда, чтобы прислали буксир и забрали катер, пришедший в их адрес. Но в сплаврейде, судя по всему, работали люди с юмором. Они ответили, что никакого катера не просили, у них имеются прекрасные стальные суда. Поэтому посоветовали нам обратиться к тому, кто этот катер заказывал. Мы поставили в известность управление флота, аварийную инспекцию Камчатрыбпрома и капитана рыбпорта Г. Г. Бережкова. Сообщили и капитану Усть-Камчатского порта Мишину.

Прошли еще сутки. Откачка воды из катера продолжалась почти непрерывно, с небольшими перерывами. На третьи сутки к борту подошел морской буксир «Арбат». Капитаном на нем был Владимир Иванович Афанасьев. Он приблизился к катеру, опустил шланг в его корпус и быстро откачал воду. Но как только откачка воды прекращалась, катер вновь начинал тонуть. На четвертые сутки Афанасьев взмолился, что ему надо идти на север, и стоять у аварийного катера он не имеет возможности. Наконец, на пятые сутки прибыл на своем катере капитан порта Мишин. Решили взять катер РК-10 под борт, завести его в реку и выбросить на мель напротив конторы сплаврейда, если, конечно, он дорогой не утонет. Потом оформить в поссовете морской протест. Катер сумели благополучно завести в реку, посадили на мель, закрепили за торчащую сваю. Коносамент на доставленный катер работники сплаврейда нам, конечно, не подписали. В поссовете мы оформили морской протест и прибыли на судно.

Но волокита еще только начиналась. Нужно было готовить за каждую вахту выписки из судового журнала, объяснение об аварийном происшествии капитану рыбного порта Г. Г. Бережкову, начальнику аварийной инспекции Камчатрыбпрома Г. Т. Ленскому, в свою флотскую инспекцию и еще и в транспортную прокуратуру. По приходе в порт закрутилось бюрократическое колесо.

При посещении аварийной инспекции первый вопрос нам задал Г. Т. Ленский: «Расскажите, как вы утопили катер». На что ему сразу же ответили: «Мы его не топили. А рассказать, как он затонул, мы можем». На что он обиделся и сказал: «Посмотрю я, как вы будете отвечать в транспортной прокуратуре».

Нас вызвали и в транспортную прокуратуру. Туда же пригласили и работника аварийной инспекции. И тут мы стали свидетелями удивительного разговора. Оказывается, и в прокуратуре бывают порядочные и добросовестные люди, что обычно встретишь довольно редко.

Работник прокуратуры, к нашему удивлению, начал «долбить» не нас, а аварийного инспектора: «Скажите конкретно, кто заказывал катер в адрес сплаврейда? Как фамилия этого руководителя?» На этот вопрос инспектор ответить, естественно, не смог. Понес какую-то околесицу, что порт надо очищать от ненужных судов и тому подобное, что указание давал начальник отдела флота, и его распоряжения они обязаны выполнять. Потом работник прокуратуры спросил его, почему нет толковой инструкции о буксировке, почему нет переносных водоотливных средств таких, например, как мото-помпы. Вопросы сыпались один за другим. Но толкового, вразумительного ответа на них не последовало.

В конце беседы работник прокуратуры подвел итог: «Мне кажется, что надо начинать серьезный разговор, и начинать с ваших руководителей. В первую очередь — с вашего начальника Камчатрыбпрома». На этом разговор и закончился. Аварийный инспектор выскочил из прокуратуры, словно ошпаренный.

После этого нас вызывать для разбора перестали. Приказа об этом аварийном происшествии я не видел. Но спустя два месяца вышла инструкция, где было расписано все: правила буксировки, снабжение буксирными тросами, аккумуляторными фонарями, водоотливными средствами и многое другое. Ясно было одно: основательную нахлобучку за непродуманные приказы кто-то из начальства все-таки получил.

Прошло после этого уже более сорока лет. Но помнится это, как вчера.

ГИБЕЛЬ «КАРАГИ»

Недавно в газете «Вести» в рубрике «Камчатка. Век двадцатый» я натолкнулся на коротенькую заметку: «21 февраля 1966 г. затонул в море от обледенения средний рыболовный траулер “Карага” вместе с командой, состоящей из двадцати четырех человек, и двумя инженерами-испытателями нового трала Юрием Архиповичем Шевченко и Владимиром Ивановичем Каманиным».

Эта коротенькая заметка всколыхнула в моей памяти печальные воспоминания. Старпомом на «Караге» был мой соученик по заочному отделению мореходного училища в 1965 г. Владимир Шеховцев. За несколько дней до гибели судна он получил в отделе кадров назначение на «Карагу». Попросился туда сам, потому что пришла пора менять рабочий диплом на звание штурмана дальнего плавания. А «Карага» как раз частенько ходила в дальний район для поисковых работ. Вот ведь судьба человеческая! Не знаешь, где найдешь, где потеряешь...

Во время упомянутых событий я был капитаном транспортно-холодильного судна «Мизар» Управления тралового флота и находился примерно в одном районе с СРТ «Карага».

Но начну по порядку. Мы с полным грузом снялись в район Озерновского рыбокомбината. После выгрузки в Озерной должны были взять груз рыбопродукции в Охотоморской экспедиции.

Заранее предупреждаю читателя о том, что с момента описываемых событий прошло сорок лет, и многое в памяти не сохранилось, так что, может быть, немного напутаю в датах.

19 февраля к вечеру мы проходили остров Уташуд. Радист принес метеопрогноз на следующий день. Он был неутешительным: ожидался ветер силой до десяти баллов. Поскольку при такой погоде в Озерной делать нечего, я решил отстояться в бухте Русской. Изменил курс, и к полуночи мы были уже в бухте.

Ветер набирал силу, мы отдали оба якоря в вершине бухты и стали ждать улучшения погоды.

На следующий день утром бухта Русская напоминала крошечный ад. Дул ураганной силы ветер от норд-веста, стоял сильный мороз. Сила ветра была такова, что когда штурман на мостике чуть приоткрыл дверь, ее тут же порывом ветра ударило о дверной косяк. От удара от дубовой двери отвалилась царга.

После полудня наступило кратковременное затишье. В бухту зашел отстояться краболов «Сергей Лазо» Кработреста. Отдал якорь и оказался носом на выход из бухты. Не прошло и часу времени, как сильным порывом ветра его прижало к берегу. Отойти он, естественно, не мог. Прошло менее получаса, как он запросил помощи у рыбного порта: «Имею контакт с берегом. Прошу выслать два мощных буксира для оказания помощи». Рыбпорт ответил, что буксиров не имеет и помощи оказать не может.

Шло время. Дело близилось к вечеру. Стало заметно, что краболов начинает крениться. Крен уже достиг примерно десяти градусов. Дело в том, что правым бортом краболов основательно прихватил грунта. Положение стало критическим. Но бывают же чудеса на свете! Вдруг неожиданно рванул порыв ветра с правого борта, и краболов как пушинку оторвало от берега. На нем, надо отдать должное экипажу, быстро выбрали якорь, и краболов сразу дал ход и пошел в море. Вот как получается в жизни: спасительная гавань могла стать местом серьезной аварии.

На другой день погода продолжала бушевать. Снова сильный мороз сопровождался ветром. При уменьшении силы ветра мы получили указание сниматься в порт. Пошли, придерживаясь ближе к берегу.

В порту узнали, что СРТ «Карага» сильно обледенел, пытался зайти и отстояться в бухту Вестник. Но немного недотянул. Судно потеряло остойчивость и моментально затонуло недалеко от острова Уташуд, на глубине метров тридцати. Судя по всему, спастись у экипажа не было возможности. Стояла ночь, и судно пребывало как бы в ледяном панцире. Да и, очевидно,

у капитана была уверенность, что до спасительной гавани он дотянет. Но так и не получилось...

Рыбаки никак не могут получить ответ на мучающий их вопрос. Судно затонуло на сравнительно небольшой глубине. Почему его не пытались поднять? Ходили разговоры о том, что работала военная водолазная партия, и из членов экипажа подняли только одного — начальника рейса Юрия Архиповича Шевченко. Так ли это? Ни подтвердить, ни опровергнуть этого никто не может.

В этот жестокий шторм попали несколько наших СРТ, бывших на переходе. Хорошо помню, что был СРТ «Семипалатинск», капитан Андрей Путилов. Он долго работал в Тралфлоте, затем был капитаном на БМРТ и одно время трудился лоцманом рыбного порта. Сейчас я его уже долго не встречаю, видно, он уехал на материк.

Спустя примерно полмесяца в Управлении тралового флота был оглашен приказ. Отличившихся в борьбе со стихией рыбаков наградили ценными подарками. В основном, фотоаппаратами, часами и средневолновыми радиоприемниками.

...Прошло уже сорок лет со дня этой катастрофы. Может быть, сейчас настало время внести ясность и рассказать правду, почему «Карагу» не стали поднимать? В то время даже не все знали о произошедшей трагедии, только моряки и их родственники. Конечно, трудно представить себе в то время идущую по городу похоронную процессию из двадцати шести гробов. Подобные трагические происшествия просто замалчивали. Был ли в этом смысл, сейчас сказать трудно. Такова, видно, судьба моряков. Недаром же пелось в старинной песне: «Жизнь ты моряцкая, доля незавидная, как тяжела и горька...»

Выше я писал, что, по слухам, с затонувшего судна подняли только одного человека — Юрия Архиповича Шевченко. Спустя несколько дней после публикации в газете, в редакцию позвонил один из читателей. Он сказал, что подняли другого человека, тоже инженера-испытателя нового трала — Владимира Ивановича Каманина. Для остальных моряков с этого судна «Карага» стала братской могилой...

Еще через некоторое время, перебирая старые бумаги, я натолкнулся на заметку из газеты «За высокие уловы» (ныне «Рыбак Камчатки») за 1966 г. Называлась эта заметка «Подарки за мужество». Приведу ее полностью.

«Уже сообщалось, что в ночь на 21 февраля 1966 г. по восточному побережью Камчатки прошел циклон с ураганным ветром, скорость которого достигала 53 метра в секунду.

Застигнутые ураганом траулеры “Ковран”, “Семипалатинск” и “Кит” подверглись сильному обледенению.

Образование льда на надстройках, палубах и такелаже было настолько интенсивным, что экипажи судов, работая непрерывно на околке льда,

не могли справиться с обледенением, вследствие чего появилась опасность потерять остойчивость. Положение усугублялось ураганным ветром. Крен судов достигал 55 градусов.

Несмотря на такую чрезвычайно тяжелую обстановку, экипажи СРТ “Ковран” и “Семипалатинск” вышли победителями из схватки со стихией.

Капитаны траулера “Кит” т. Киселев и транспортно-холодильного судна “Мизар” т. Кривоногов для предупреждения обледенения судов приняли правильное решение переждать плохую погоду в укрытии.

Недавно в красном уголке Управления собрались моряки, которые в ту тревожную ночь проявили выдержку и смелость в борьбе с разбушевавшейся стихией. Согласно приказу по Управлению им были вручены ценные подарки.

Почетные грамоты и фотоаппараты “Киев-4” получили капитаны судов “Семипалатинск” и “Ковран” А. С. Путилов и Б. Ф. Баулин. Почетными грамотами и фотоаппаратами “Зоркий” награждены боцман судна “Ковран” В. Г. Титякин, третий штурман СРТ “Семипалатинск” М. А. Уренев, начальник радиостанции “Семипалатинска” В. П. Харитончик. Транзисторные приемники и почетные грамоты вручены помощнику тралового мастера траулера “Ковран” Н. П. Беккерову, рыбному мастеру этого судна А. М. Бурлакову, матросу А. Ф. Недземовскому, старшему механику СРТ “Семипалатинск” А. С. Диду-ху, рыбному мастеру В. А. Игнатенко, помощнику тралмастера В. Н. Быкову. Наручными часами “Слава” награждены матрос СРТ «Ковран» А. И. Пономаренко и траловый мастер СРТ “Семипалатинск” Г. П. Федорко.

Почетные грамоты и киносъемочные камеры “Спорт” получили траловый мастер “Коврана” М. С. Каталов и матрос “Семипалатинска” В. З. Сербушан. Настольными часами “Маяк” и почетной грамотой награжден второй механик Н. Н. Сопронов. Почетные грамоты получили семнадцать человек.

Кроме этого, ценные подарки вручены капитанам СРТ “Кит” и ТХС “Мизар” С. Т. Киселеву и Т. М. Кривоногову».

Вот такая заметка. И обратите внимание — ни слова о «Караге»! Отметим мужество и героизм выживших, но даже не упомянули о погибших!

Сейчас многие говорят, что в последнее время стало больше аварий и катастроф. Да не больше их стало, просто сейчас об этом стало можно говорить. А раньше подобные вещи, особенно связанные с гибелью людей, просто замалчивали. Время было такое. Советский Союз должен был выглядеть как самое счастливое и безопасное государство, где гибель людей в мирное время просто невозможна. История «Караги» — один из примеров издержек такой пропаганды. Что ж, Бог им судья, а погибшим морякам — вечная память!

От редактора. Скорбный список жертв стихии на «Караге» ныне нанесен на одну из памятных досок, установленных в центре города на Аллее морской славы, напротив здания бывшего Управления тралового и рефрижераторного флота.

ОТКАЗ МОЖНО ОТРЕЗАТЬ

Шел февраль 1966 г. Подходила к концу выгрузка в Кихчике. Море уже затянуло льдом. Нам нужно было следовать на север, в Ичу. И тут ко мне обратился с просьбой директор Крутогоровского рыбокомбината:

— Тимофей Михайлович! Наш катер «ЖК» уже два месяца находится на работах в Кихчике. Сейчас у него вышел из строя двигатель. Его надо прибуксировать сюда, в Крутогорово, все-таки здесь у моряков семьи. Да и катер нужно ремонтировать.

— А почему вы не попросите аварийно-спасательный буксир Сахалин-рыбпрома «Декабрист»? Он здесь как раз патрулирует и эту работу сделает в два счета.

— Да делает-то он ее делает. Но ведь он возьмет за эту работу столько, что разденет и разует комбинат полностью. Ведь у него очень высокие расценки.

— Ну, а нам-то вы что-нибудь заплатите?

— А как же!

— Я вас прошу учесть, что идти мне по пути в Ичу. Но дело в том, что обстановка ледовая, а у нас судно транспортное и буксирной лебедки нет. Поэтому при необходимости, когда мы застреваем во льду, нам приходится выбирать буксир вручную, в ледяной воде. А это очень тяжело.

— Я вам гарантирую оплату экипажу в размере двухнедельного оклада!

— Ну ладно. Давайте радиogramму с просьбой о буксировке, чтоб все было официально, и мы приступаем к работе.

Через час радиogramма лежала у меня на столе: «Капитану ТХС “Мизар” Кривоногову. Просим взять на буксир катер “ЖК” и доставить в Крутогорово. Оплату в пределах двухнедельного оклада гарантируем».

Расстояние до Крутогорово невелико. На другие сутки катер доставили по назначению. Документы на буксировку были оформлены с соответствующими подписями и печатями. Дело оставалось за малым — получить эти деньги. Но это оказалось сделать не так-то просто.

По приходе в порт пошел в бухгалтерию. Там получил указание: «Идите и утрясите это дело в службе мореплавания».

Пришел я к капитану-наставнику С. И. Пронину. Показал все оформленные документы. Он их посмотрел и сказал, что надо получить визу начальника отдела флота Камчатрыбпрома В. Г. Очеретина.

Там меня неожиданно огородили. Дело в том, что накануне вышел приказ по Минрыбхозу, завизированный отделом труда и зарплаты. Отныне оплата за буксировку и другие работы в рамках одного ведомства отменялась. То есть, теперь наш экипаж не мог получить денег за работу, выполненную для рыбокомбината, поскольку все мы относились к одному ведомству — Камчатрыбпрому.

В. Г. Очеретин взял мое соглашение на оплату с директором рыбокомбината и наложил резолюцию: «Отказать». Возмущаться и что-то доказывать было бесполезно. Получается, мы оказали рыбокомбинату просто дружескую услугу.

И тогда у меня мелькнула мысль: а не попробовать ли еще один вариант? Резолюция «Отказать» была написана в верхней части листа с нашим соглашением. Мне ничего не оставалось, как отрезать эту строчку.

С чистым соглашением я опять прибыл к С. И. Пронину.

— Ну, как дела? — спросил он.

— Все в порядке. Начальство вмешиваться не стало. Очеретин сказал, что раз вы с директором договорились, то и выставяйте сами счет рыбокомбинату.

Пронин всему сказанному поверил и дал команду в бухгалтерию. Счет был выставлен, и через неделю экипаж получил заслуженное двухнедельное вознаграждение.

Вот так приходилось «выдирать» свои кровно заработанные деньги из управления флота.

КАК ПОГУБИЛИ ЖУПАНОВСКИЙ КОМБИНАТ

Жупановский рыбокомбинат располагался в сотне с небольшим миль от Петропавловска, на западной стороне Кронотского залива. По долгу службы мне приходилось частенько бывать там, начиная с 1949 г., а особенно в 1967 г.

Комбинат в Камчатрыбпроме был на хорошем счету. Он имел удачное месторасположение. Все побережье заросло густым березовым лесом, имелось много сенокосных угодий. В Кронотский залив впадает много речек и ручьев, есть даже и большая лагуна.

На берегу располагались школа-десятилетка, столовая, срубленная из хорошего соснового бруса. Стояли добротные здания рыбоконсервного завода и холодильника. Во время пребывания на берегу бросалось в глаза, что живущие здесь люди домовитые, всей душой прикипевшие к этим местам. На каждом окне и на верандах росли крупные красные помидоры. Кроме этого, в каждом дворе имелся и добрый мешок вяленой корюшки. Везде держали поросят, коров, телят. Окрестные леса изобиловали грибами и жимолостью, брусникой, морошкой. Здесь водилось много дичи, была прекрасная охота на лисицу, соболя, глухаря, зайца. Невдалеке находились и горячие целебные источники.

Славился рыбокомбинат своей знаменитой жупановской селедкой. А на Калыгирском озере, расположенном не вдалеке, обитала не менее знаменитая калыгирская сельдь. По уцелевшим амбарным книгам можно судить, что известный купец Елисеев для своего московского магазина заказывал ежегодно сто пудов калыгирской сельди.

Комбинат имел и несколько судов типа МРС. Они добывали камбалу и сдавали своему комбинату на заморозку и на выработку консервов. Сырьевая база была очень хорошей. Километрах в десяти от берега располагался рыбо-ловецкий колхоз. Кроме рыбной ловли, он занимался животноводством — имел стадо молочных коров. Через эти места проходили туристы, следовавшие в Кроноцкий заповедник.

Это место имело еще одну интересную особенность. Побережье усеивали бревна — лес-плавник. Дело в том, что этот лес выносила река Камчатка. Течением его влекло на юг, а летними южными ветрами прибывало в район бухт Моржовая, Калыгирь, Медвежка, приносило в район Жупаново и бухты Ольга. На берегу порой скапливались целые штабеля древесины. Бывали случаи, когда разбивало и плоты-сигары. При этом в море уходили сотни кубов леса. Казалось бы, собирай его, распиливай и строй из брусьев добротные дома. Но у нас, русских, порой получается все не так, как надо. Случалось: посылают людей на сбор бревен, выделяют трактор, катер, автомашину. Подвозят бревна на рыбокомбинат. А дальше доходит до смешного. Заплатить бригаде за этот труд и добытую древесину бухгалтерия не может — нет такой статьи в финансовых документах. Люди подавали в суд, а в дальнейшем охота заниматься этим делом у них пропадала. Вот и получается, что сделать можно было многое, но фактически ничего не получалось.

Как-то у меня зашел разговор об этом комбинате среди плавсостава. В разговор вступил Юрий Константинович Архипов, многие годы работавший старшим механиком на судах Камчатрыбфлота, а потом на судоремонтном заводе «Фреза». Он рассказал интересную вещь:

— А ты знаешь, Тимофей Михайлович, ведь наша семья по вербовке приехала в Жупановский рыбокомбинат в 1936 г. Я хорошо помню ту жизнь, мне было тогда одиннадцать лет. По словам родителей, в то время директором комбината был Тимофей Васильевич Корниенко, очень дельный и уважаемый человек. Он внимательно и бережно относился к людям. Приехавшие на работу перенесли голодовку 1930-х гг. В стране действовала карточная система. Поэтому Корниенко разрешил своим рабочим в свободное время готовить для себя консервы из лососевых головок и калтычков. Закатывали в банки и печень, сердечки, молоки. Взамен на работу «на подхват» выходили члены семьи. Нам, пацанам, тоже находилось дело: протирали банки, клеили этикетки. Жаль, что такой замечательный человек в 1938 г., в ежовщину, погиб от рук НКВД...

В 1967 г., как я уже говорил, нам часто приходилось ходить в Жупаново. Народ там был очень доброжелательный и отзывчивый. Однажды ко мне обратился наш работник флота Василий Анисимович Саломатин: «Ты будешь в Жупаново, узнай в поссовете. Я там работал с 1941 г. до 1944 г. каюном в комбинате. Сейчас надо оформлять пенсию, а справки нет. Недавно

сгорела контора. Может быть, есть возможность оформить справку по свідетельским показаниям?»

В поссовете к моей просьбе отнеслись с пониманием. Посоветовали обратиться к Владимиру Николаевичу Анисимову. И он вспомнил: «Да, Вася Саломатин действительно в это время работал каюром. В 1944 г. мы его проводили в армию. Здесь есть еще люди, которые его помнят. Следующим рейсом придете, справка будет готова». И правда, в следующее посещение Жупаново нам вручили эту справку.

Довелось мне немного поучаствовать в ловле и выработке консервов из калыгирской сельди. Бригадиром лова работал Иванов — высокий, уже в солидном возрасте человек, отменный рыбак. Был в бригаде и другой отличный рыбак-охотник Николай Галкин, уроженец Жупаново. Родился он здесь в 1937 г., здесь же окончил школу. Летом рыбачил на неводах, а зимой охотился в тайге. Рыбак и охотник был очень удачливый. Рассказывал, что в некоторые годы в тайге было очень много зайцев. За ночь в петли их попадалось до двадцати штук. Привозил их домой с охоты до семидесяти штук, много сдавал в госпромхоз. Брал лисицу и соболя. По словам Галкина, на этой земле собирали хорошие урожаи картофеля, капусты и других овощей. Не ленись и работай, и обеспечишь себе сытую жизнь. Так оно фактически и было.

Но наступили трудные времена. Как ни старался директор П. В. Андреев, но спасти положение не смог. А тут еще случился пожар на рыбозаводе. Восстанавливать его не стали. Обработывающего флота для МРСов стали выделять мало. А завод и холодильник всю добываемую рыбу обработать не могли. Тут заговорили о модном в то время понятии «рентабельность». А достигнуть ее было фактически невозможно. В Камчатрыбпроме решили завод передать на баланс Моховского рыбокомбината. Как-то прийдя за грузом на Моховую, я услышал разговор о судьбе Жупаново. Диспетчеры говорили, что это обуза им не нужна. А один из них, будучи в некотором подпитии, заявил: «Мы его месяцев через пять — шесть обанкротим и спишем».

Так оно и получилось. Месяцев через шесть Жупановский комбинат (он уже к этому времени перешел в ранг рыбозавода) фактически обанкротился и был ликвидирован. В районе Моховой и Елизово построили жилые пятиэтажки, куда и переселили людей. Кто получил работу, а кто ушел на пенсию. В бывшем комбинате осталось несколько человек.

Получилась несуразная вещь. Расположенный на хорошем месте комбинат, дававший людям сытую и безбедную жизнь, прекратил свое существование. Сейчас я часто вижу бывших жупановцев. Недавно встретил старейшего жителя Владимира Николаевича Анисимова. Спросил его, как жизнь. Старик ответил прямо: «Разве это можно назвать жизнью? В этой пятиэтажке с одной стороны песни поют до полночи, а с другой дерутся. Ночью страшно выходить на улицу, кругом жулье. Теперь о вольготной жупановской жизни осталось только вспоминать...»

В приводимых ниже документах, почерпнутых из фондов Центра документации новейшей истории Камчатской области, показано, как проводилась подготовка к рыбооловецким сезонам 1929 и 1930 гг. в таких ее аспектах, как обеспечение промыслов квалифицированной рабочей силой, организация рационализаторской работы, создание рыбацких артелей среди местного населения.

Постановление бюро Камчатского окружкома ВКП(б) «О плане колонизации Охотско-Камчатского края на 1930—1931 гг.» показывает этапы, которыми органы управления намеревались ликвидировать «основное зло камчатского хозяйства — его сезонность». Воплощение основных положений этого плана к началу 1940-х гг. действительно позволило превратить полуостров в постоянно действующую базу рыбной промышленности.

Сюда же включены фрагменты отчетного доклада Камчатского обкома Союза рыбаков о ходе социалистического соревнования и стахановском движении в путину 1939 г., содержащие конкретные примеры добросовестного отношения рыбаков и рыбообработчиков к порученному им делу.

**Постановление бюро Камчатского окружкома ВКП(б)
«О подготовке квалифицированной рабочей силы
для рыбной промышленности»**

г. Петропавловск.
Протокол № 63, § 2
от 5 апреля 1929 г.

1. Развертывающаяся рыбная промышленность в округе уже в настоящее время ощущает острый недостаток квалифицированной рабочей силы. Вместе с этим практика работы АКО, кооперации и других организаций показывает, что вопросам подготовки ее не уделяется достаточного внимания, норма брони ученичества полностью не заполнялась, и постановка обучения не обеспечивала нормальную подготовку рабочего (не было программ производственного обучения, ученики не прикреплялись к квалифицированным рабочим, ученики использовались на работе, не дающей квалификации: на съемке пены, подноске решеток, подвозке тачек и т. п. Нормальный рабочий день, установленный для ученика, нарушался, ученики работали по 10—12 часов в сутки. Ученики завозились в июне, июле, что не давало возможности им работать при сборке заводов) с тем, чтобы получить знания о системе машин, станков и прочее.

Окружком ВКП(б) обращает внимание АКО, Интегралсоюза, профсоюзов, окроно и окрбюро ВЛКСМ на необходимость развертывания работы по подготовке рабочей силы для рыбной промышленности и устранения имеющихся недочетов в постановке обучения.

2. Считая недопустимым явление, когда ученики, обучающиеся на заводах АКО, не закрепляются на зимнее время, что создает очень большую текучесть в составе учеников, не дает возможности готовить рабочих и, отмечая, что Владивостокский рыбауч не удовлетворяет потребности Камчатской рыбной промышленности в квалифицированной рабочей силе, поставить вопрос перед краевыми организациями о необходимости закрепления учеников на срок обучения, с переброской в зимнее время их во Владивостокский рыбауч.

3. Предложить интегралсоюзу развернуть работу по созданию индивидуального ученичества в рыбацких. Проработать вопрос о возможности создания ученического фонда из отчислений рыбацких для проведения краткосрочных курсов по переподготовке рабочих, посылке учеников во Владивостокский рыбауч и т. п.

4. Признать невозможным в текущем году заполнение брони ученичества камчатской молодежью в силу отсутствия необходимых кадров, не занятой на работе молодежи, низкой оплаты труда учеников и более выгодных условий труда. Бронь ученичества полностью заполнить на материке. Одновременно предложить окрбюро ВЛКСМ с заинтересованными организациями проработать вопрос к следующему году о возможностях и размерах заполнения брони ученичества камчатской молодежью.

5. В целях изжития имеющихся недостатков в постановке правильного обучения считать необходимым:

а) установить обязательное применение программ в производственном обучении;

б) ввести прикрепление учеников к квалифицированным рабочим;

в) завоз учеников производить к моменту сбора заводов, с тем, чтобы ученики могли получить необходимые знания в составных частях машин и станков;

г) добиваться полного заполнения норм брони ученичества, предусмотренных законодательством НКТ (5 % в рыбной промышленности).

ЦДНИКО, ф. 45, оп. 1, д. 165, л. 139—140.

Постановление бюро Камчатского окружкома ВКП(б) «О даче директив к рыбному сезону»

г. Петропавловск.
Протокол № 10, § 2
от 7 апреля 1930 г.

1. В области работы среди рабочих-сезонников: максимальное их вовлечение в работу по рационализации производства, борьбу за выполнение плана заготовки рыбопродукции, за повышение качества рыбопродукции,

снижения себестоимости, укрепления труддисциплины — поднятия производительности труда, налаживания работы производственных совещаний и комиссий, улучшения культурно-бытового обслуживания рабочих, занятых на промыслах и рыбоконсервных заводах. В области работы среди сезонников частных промыслов добиваться улучшения условий труда, культурного обслуживания их.

2. В области работы среди рыбаков-крестьян — объединение их в артели, налаживание работы артелей и развертывание широкой массовой работы вокруг вопросов рационального использования рыбных богатств округа и более выгодных приемов обработки продукции.

3. На заводах и промыслах широко развернуть социалистическое соревнование и ударное движение за выполнение производственных программ, повышение качества продукции, снижение себестоимости, укрепление труддисциплины, более рациональную обработку рыбной продукции в артелях, между отдельными заводами, цехами, промыслами, рыбалками, артелями и рыбаками. Все коммунисты, комсомольцы и основная масса рабочих должны быть охвачены ударными бригадами, Ударным бригадам сразу же по организации давать конкретные задания по борьбе за добавочную рыбопродукцию, за лучшее качество продукции и т. д.

4. В целях лучшей подготовки к рыбному сезону, сосредоточения внимания населения и организаций округа провести «неделю подготовки к рыбному сезону». Отделу агитации массовых кампаний совместно с заинтересованными организациями точно установить сроки проведения недели.

5. Предложить районным бюро сразу же с приездом рабочих-сезонников оформить партячейки на заводах и промыслах, помочь им в составлении планов и систематической помощью ячейкам обеспечить налаживание партийной работы на заводах и промыслах, а также оформить ячейки из местного населения и обеспечить налаживание работы на рыбалках, в том случае, когда на работу выходит не вся ячейка, выделять по рыбалкам организаторов партийной работы, работающих под руководством ячеек.

6. Поручить отделу агитации и массовых кампаний совместно с ОПБ и ОКРОНО разработать указания и дать на месте о развертывании культурно-массовой работы на заводах и промыслах.

7. Поручить отделу агитации и массовых кампаний дать указания о развертывании на рыбалках работы среди женщин.

8. Предрешить вопрос о посылке на рыбалки выездной редакции «Полярной звезды». Культпропотделу с редакцией «Полярная звезда» установить точно пункты обслуживания выездной газетой, срок выезда. Расходы отнести за счет АКО.

9. Поручить орготделу выделить группу окружных ответработников для налаживания работы на рыбалках. Командировать одного работника окружкома.

Зам. секретаря ОК ВКП(б) *Репкин*

ЦДНИКО, ф. 45, оп. 1, д. 191, л. 24.

**Постановление бюро Камчатского окружкома ВКП(б)
«О плане колонизации Охотско-Камчатского края
на 1930—1931 гг.»**

г. Петропавловск.
Протокол № 33, § 2
от 11 августа 1930 г.

1. Хозяйственная политика АКО на ближайшие годы, помимо расширения хозяйственной базы и вовлечения в сферу деятельности новых объектов, должна исходить из необходимости ликвидировать основное зло камчатского хозяйства — его сезонность и организовать хозяйственную деятельность в течение всего года. В соответствии с этим должна быть развернута сеть основных и вспомогательных производств АКО.

2. На этой основе должны развернуться колонизационные мероприятия Охотско-Камчатского края. Они имеют своей задачей:

а) обеспечить постоянными кадрами рабочей силы промышленность и промысла края;

б) создать продовольственную базу, полностью покрывающую потребности края, в первую очередь по линии огородничества и животноводства, а затем, по мере положительных результатов опытного дела, и по другим продуктам питания.

3. Вся потребность Охотско-Камчатского края в постоянной рабочей силе для полного покрытия потребностей всех отраслей хозяйства (промышленность, промысла, строительство, сельское хозяйство) и ликвидация сезонного завоза рабочей силы может быть исчислена к концу пятилетки при выявившихся объектах хозяйства, примерно, в 120 000 рабочих единиц или в 240 000 едоков, считая в том числе удовлетворение нужд государственного и частного хозяйства, а также японской рыбной промышленности в отношении неквалифицированной рабочей силы.

4. Промышленное переселение на ближайшие годы должно иметь своей задачей создать кадры местной наемной рабочей силы, как для постоянно действующих предприятий, так и для сезонных заготовительных и перерабатывающих операций. Эти кадры должны заменять собою ежегодно привлекаемый в край с материка контингент сезонных рабочих. Поскольку сезонность труда тяжелее всего отражается на хозяйстве Охотско-Камчатского края,

уменьшая общий размер добываемой продукции, снижая производительность труда и повышая себестоимость продукции, мероприятия по промышленному переселению являются наиболее неотложными и срочными. Поэтому они должны быть в основе колонизационной деятельности АКО на ближайшие годы, на них должен быть перенесен центр тяжести работы и главная масса организационных, финансовых и технических ресурсов.

5. В отношении сельскохозяйственного переселения АКО стремится к развитию сети колхозов и совхозов в таком размере, чтобы общая продукция их не отставала от спроса на нее со стороны населения Охотско-Камчатского края. При разработке сети колхозов и совхозов необходимо иметь в виду, что совхозы должны будут взять на себя задачу организационного и технического руководства работой колхозов и помощи им на основах, аналогичных с теми отношениями, какие складываются между машинно-тракторными станциями и окружающим населением. На ближайшие годы сельскохозяйственное производство должно концентрироваться, главным образом, в Петропавловском, Усть-Камчатском, Большерецком районах, как наиболее благоприятных в сельскохозяйственном отношении и ближе всего расположенных к центрам потребления сельскохозяйственных продуктов.

6. Промышленно-промысловое переселение должно проводиться, главным образом, в форме создания ряда крупных промышленно-экономических центров, по типу социалистических городков, являющихся сосредоточением промышленной жизни края и резервов рабочей силы, за счет которых должны удовлетворяться текущие и сезонные потребности промышленности и промыслов Охотско-Камчатского края.

Децентрализацию промышленного переселения в форме создания мелких населенных пунктов целесообразно допускать лишь в случаях, определенных условиями производства. Поэтому одной из основных задач АКО должен быть выбор места и распланировка промышленно-экономических центров в соответствии с требованиями современного рационального строительства.

К распланировке должно быть приступлено уже в текущем году для того, чтобы уложить в эти планы строительство будущего года. При планировке гор. Петропавловска следует исходить из необходимости рационального использования всего побережья Авачинской губы в целях размещения на нем самого города, как культурно-административного центра, рыбопромыслового городка и рыбной пристани, коммерческого порта, аэродрома, будущих железнодорожных сооружений, судостроительной и судоремонтной верфи, рыбоконсервного завода и т. п. Ввиду особой важности вопроса о планировке гор. Петропавловска необходимо немедленно приступить к сплошной горизонтальной и вертикальной съемке побережья Авачинской губы и к соответствующим изысканиям.

7. Основными центрами в плане ближайших трех лет должны считаться:

1) Петропавловск, как основная снабжающая и распределительная база для всего Охотско-Камчатского края, сосредоточение крупной краевой и местной районной промышленности.

2) Усть-Камчатск — как крупная рыболовная база и центр рыбоконсервной промышленности на Восточном берегу.

3) Ключи — как центр лесопромышленного производства.

4) Большерецк — как имеющий для Западного берега значение, аналогичное с тем, какое Усть-Камчатск имеет для Восточного берега.

5) Ногаевск — как основная снабжающая и распределительная база для северной части Охотского побережья и всего района р. Колымы и побережья Северного Ледовитого океана, а также центр местной промышленности.

6) Анадырь — как центр зверобойного, рыбного и оленеводческого промыслов, перерабатывающей промышленности (промкомбинат) и будущего развития угольной промышленности.

7) Корф — как основная угольная база края и центр рыбной промышленности.

В этих центрах интенсивно должно разворачиваться гражданское строительство, рассчитанное на обеспечение жилищами значительных контингентов промышленного населения. При определении емкости этих центров необходимо учитывать не только то население, которое будет занято непосредственно на предприятиях, находящихся в этих центрах, но также кадры для снабжения ими сезонных промыслов в ближайших районах.

8. Одновременно должны разворачиваться мероприятия и в остальных районах: Пенжино, Охотск. Размер вселения в них постоянного населения в порядке промышленного и промыслового переселения должен определяться лишь самыми несложными нуждами, сохраняя временно для остальной части потребности в рабочей силе, порядок сезонного завоза ее с материка.

9. При потребности Охотско-Камчатского края к концу пятилетки в 120 000 рабочих единиц или 240 000 едоков, фактический размер переселения постоянных кадров к этому моменту должен быть снижен, учитывая реальные организационно-технические ресурсы АКО, непроработанность методов массового гражданского строительства, необходимость осуществить в широком масштабе постройку дорог.

10. Цифра промышленно-промыслового переселения на ближайшие три года может быть принята в 60 000 рабочих единиц или в 120 000 человек, из них: на 1931 г. — 32 000 чел., на 1932 г. — 38 000 чел., на 1933 г. — 50 000 чел. Исходя из этих цифр, должны быть запроектированы промышленно-экономические центры. Количество населения в них к концу пятилетия должна составить:

Населенные пункты	На какое количество населения должны быть запроектированы	Сколько подлежит заселению в 1931 г.	
		раб. ед.	едоков
Петропавловск	50 000	1 960	7 960
Усть-Камчатск	15 000	710	2 060
Ключевское	15 000	1 880	8 430
Усть-Большерецк	15 000	2 150	5 950
Пункты второго порядка	15 000	1 750	4 570
Всего:	120 000	9 550	32 400

11. Выполнение колонизационного плана возможно лишь при наличии трех условий: а) сооружения ряда дорожных магистралей, соединяющих между собой промышленно-экономические центры, с сетью подъездных путей к ним; б) развития гражданского строительства в размерах полного обеспечения жилищами промышленных переселенцев в год их прибытия; в) развития ряда вспомогательных производств, которые вместе с основными производствами создали бы для переселенцев надежную и устойчивую базу, обеспечив необходимыми бюджетными минимумами.

12. Оставляя вопрос с железнодорожным строительством впрямь до надлежащего экономического обследования его, дорожное строительство ближайших трех лет должно выразиться в постройке ряда гужевых шоссированных дорог магистрального типа. Такими дорогами намечаются: 1) Петропавловск — Усть-Большерецк, 2) Петропавловск — Мильково — Ключи — Усть-Камчатск, 3) Ногаево — Колыма.

В дополнение к ним необходимо сооружение коротких веток и подъездных к ним путей. Все это строительство должно полностью закончиться в течение ближайших трех лет. В основу строительства должны быть положены изыскания с выбором наиболее выгодного варианта и с экономическим обоснованием его. Постройка магистрали Петропавловск — Усть-Большерецк с подъездными к ней путями должна быть закончена в течение 1933 г. В том же году должно быть произведено изыскание: а) магистрали Петропавловск — Мильково — Ключи — Усть-Камчатск — на всем протяжении постройка части ее от Петропавловска до с. Мильково, б) изыскания дороги Нагаево — Колыма с учетом работ, выполняемых в этом районе Союззолотом.

13. Организация дорожного строительства должна исходить из необходимости ликвидации собачьего транспорта и замены его конным и автотранспортом.

14. Параллельно с постройкой дорог должно идти строительство полустанков с отводом им земельных участков для приусадебного сельского хозяйства.

15. Гражданское строительство должно иметь в виду жилые помещения, общественные здания. Главная задача состоит в выработке удешевленного рационального типа построек, рассчитанного на местные строительные

материалы, с полным отказом от завоза с материка всех стройматериалов за исключением железа и стекла. С этой целью должны быть поставлены специальные изыскания стройматериалов (лес, глина, камень, торф). Особенное внимание должно быть уделено строительству из торфа, для чего необходимо с весны приступить к постройке завода строительных плит. Ориентировочно стоимость одного кубометра жилых построек должна быть исчислена в 20 руб., общественных зданий — 50 руб. Строительство должно вестись для промышленных рабочих за счет государственного безвозвратного бюджета, для промысловых — за счет ссудного госбюджетного переселенческого кредита.

16. Для загрузки промышленных рабочих во внесезонное время необходимо: а) предусмотреть в планах производственных отделов АКО ряд вспомогательных производств, учтя требующееся количество рабочей силы; б) организовать через кустарно-промысловый отдел кустарные производства сезонного порядка, рассчитанные на использование свободного времени промышленных рабочих; в) разработать порядок переброски промышленных сезонных рабочих с одних отраслей хозяйства после завершения в них периода работ на другие; г) предусмотреть необходимость производства строительных работ в зимнее время. При разработке плана загрузки иметь в виду обеспечение промышленными рабочими в общей сложности такого количества работ, которое давало бы им определенный бюджетным минимум.

17. В качестве контингентов для промышленного переселения должны быть использованы в первую очередь сезонники. Для успешного выполнения плана работ будущего года необходимо в текущем году задержать потребное количество рабочих с рыбалок, использовав их для дорожных работ, лесозаготовок, гражданского строительства — в первую очередь рабочих общежитий. Проведение этой меры требует немедленных мер по заготовке продовольствия, спецодежды, инструментов и снаряжения.

18. Контрольные цифры будущего года включают производство аэросъемки, как начало систематического и сплошного картографирования и изучения Охотско-Камчатского края. Последовательность и темп аэросъемочных работ должен быть увязан с потребностями колонизационного и всех производственных отделов АКО.

19. В связи с тем, что настоящий план АКО предусматривает переселение промысловых и рыболовецких хозяйств только с точки зрения подготовки к этому необходимых условий, а относит само переселение на следующие годы и, считая необходимым принять более форсированные темпы переселения рыболовецких и промысловых хозяйств, поручить правлению АКО изменить план в соответствии с этим.

20. Считать необходимым передачу обслуживания переселенческих колхозов и кустарно-промысловых артелей кооперации, поручить правлению АКО и К/фр. (комфракции. — *Ред.*) Интегралсоюзу практически осуществить в месячный срок настоящее решение.

21. Считать целесообразным дальнейшее переселение вести красноармейскими колхозами.

22. Обратить внимание правления АКО на необходимость особо тщательной работы по подбору переселенцев (классовый отбор, обязанность переселения с инвентарем и т. д.).

Зам. секретаря окружкома ВКП(б) *Репкин*

ЦДНИКО, ф. 45, оп. 1, д. 191, л. 109—115.

**Всем партийным, профсоюзным, комсомольским, колхозным
и рыбопромышленным организациям Камчатки.
Встречный план на 1931 г.**

Рыбопромышленность Камчатки вступает в новый этап своего развития, переходя от лова у берега к активному лову в открытом море. Этот этап, совпадая с третьим годом пятилетки, выдвигает ряд сложнейших и ответственных хозяйственно-политических задач. Он имеет решающее значение в деле выполнения пятилетки рыбопромышленности в четыре года и должен будет обеспечить твердую сырьевую базу дальнейшего развития рыбопромышленности.

1931 год — третий год пятилетки — означает новый гигантский шаг в деле развития и роста рыбопромышленности Камчатки, в увеличении ее роли в деле социалистического строительства нашей страны.

Прирост продукции Камчатской рыбопромышленности в 1931 году должен будет составить больше того, что было добыто за весь 1929 год — первый год пятилетки. Добыча 1931 года будет на 50 % более фактической добычи 1930 г. — уловистого года лососевых.

Рост рыбопромышленности 1931 года идет полностью за счет активизации нашего лова — выход в море для лова с самодвижущихся судов и за счет освоения новых объектов (корюшка, сельдь, треска, навага, камбала, палтус, минтай, белуха, морзверь и прочее).

Выполнение этой гигантской хозяйственной программы возможно лишь при самой активной мобилизации всех сил рабочего класса, всего внимания всех организаций, непосредственно или иначе связанных с рыбопромышленностью. Непонимание этого, непринятие необходимых мер, обеспечивающих мобилизацию всех сил на выполнение программы рыбопромышленностью, есть и будет худшим видом правого оппортунизма на практике.

Успехи 1930 года, определяющиеся из того, что добыча была увеличена в два раза против 1929 года, не должны скрывать серьезнейших прорывов: невыполнение программы на 30 %. Это невыполнение есть позорное отставание от намеченных темпов партией и рабочим классом, играет на руку вредителям, интервентам и оппортунистам всех мастей и задерживает

быстрое продвижение победоносного социалистического строительства нашей страны.

Недовыполнение программы 1930 года является прямым следствием вредительства оппортунизма во всех его проявлениях, косности и консерватизма аппарата рыбопромышленных организаций и ставки на самотек.

Старая барская привычка старых работников рыбопромышленности, привыкших ловить только основные лососевые породы (красная, кижуч, кета, чавыча) и отказывающихся или не форсирующих лов других пород рыб (горбуша, треска, сельдь и другие).

Позорное отставание со строительством ряда новых заводов и промыслов, отсутствие мобилизации внутренних ресурсов, использование основных орудий лова не по прямому назначению, незнание или неумение быстро перестраиваться — допустили грубые ошибки постановки некоторых баз по лову; крайне неудовлетворительная постановка планирования, почти полное отсутствие рационализации, совершенное отсутствие учета внутренних и внешних ресурсов.

Вместо большевистской борьбы с консерватизмом, вместо революционной бдительности в отношении вредителей, вместо мобилизации всех сил и поднятия активности рабочего класса в борьбе за промфинплан — прошлогоднее руководство промышленностью оказалось в хвосте, возглавляло темпобязнь, развило склочничество и начало борьбу против темпов и методов работы, намеченных партией и рабочим классом, тем самым оказалось пособником вредительства, способствуя недовыполнению программы.

Однако этого мало. Раздутое требование многих районов на импорт и на ввоз японской рабочей силы, чрезмерное требование на предметы снаряжения, снабжения и т. д. при неиспользовании своих или запасов соседних районов, и при всем этом оправдание прорывов по программе только этим, разыскивание оправданий в объективных причинах вместо решительных большевистских мероприятий по ликвидации прорывов.

Неприятие мер, обеспечивающих улучшение состава рабочих промыслов, подход к подбору формально, только количественно, без учета его классовой принадлежности создало такое положение, когда в ряде районов и промыслов оказалось большое количество лишенцев, кулаков, разлагающе действующих на окружающих их.

Профсоюзные организации, вместо того, чтобы возглавлять и бороться за выполнение промфинплана, вместо борьбы с хозяйственными не порядками, оказались в некоторых районах в хвосте, поддерживая недовольство некоторой части рабочих, в большей части состоявших из кулаков и лишенцев.

Однако главным и решающим недостатком в хозяйственной работе было и пока остается — это неумение организовать и стать во главе активности рабочего класса, во главе социалистического соревнования и ударничества

во всех его видах. Вместо принятия решительных мер в этой области наши организации на местах предоставили этому идти самотеком.

До сих пор немалая часть членов ВКП(б) не понимает обязанностей коммуниста на производстве, как застрельщика в борьбе за выполнение промфинплана.

Все эти моменты в той или иной мере отразились на подготовке к путине 1931 года, в результате чего имеются серьезные опасения за своевременное строительство, за полное и своевременное обеспечение промыслов всем необходимым, включая рабочую силу, за своевременную и правильную организацию работы на местах.

Из всего сказанного выше вытекает ряд основных задач по проведению путины 1931 года, выполнение которых обеспечит полное выполнение программы.

Эти задачи сводятся к следующему:

1) Каждый район должен иметь свой календарный план хода рыбной путины. Этот план должен быть детализован и доведен до каждой отдельной рабочей единицы, т. е. каждая команда, каждый кавасаки, каждый участок должен иметь свое собственное календарное задание на весь сезон, причем это задание должно быть увязано и являться составной частью общего плана района. Это план должен быть не только заданием сверху, а и встречным планом самой рабочей единицы, принятый и проработанный этой единицей и являться целью, за достижение которой рабочие будут драться.

2) На выполнение и перевыполнение этого встречного плана должны быть мобилизованы все силы и средства. Вся работа местных организаций должна быть подчинена борьбе за промфинплан и его перевыполнение.

3) Одной из форм борьбы за промфинплан и его перевыполнение должно быть ударничество и соцсоревнование. В социалистическом соревновании и ударничестве и впредь мы должны находить основной источник для преодоления трудностей выполнения промфинплана и ускорения темпов роста и строительства рыбной промышленности. Формами соцсоревнования и ударничества может быть и должно быть соревнование предприятий, цехов, рабочих единиц (кавасаки, участок и т. д.) и рабочих. Прорывы на отдельных участках должны ликвидироваться быстро, по-большевистски ударными бригадами, бригадами-буксирами, впитавшими в себя наиболее сознательную часть рабочих. Общей задачей должно быть — все рабочие должны быть ударниками, но бригады должны быть ударниками из ударников. Ударничество и соцсоревнование должно вестись не только за выполнение и перевыполнение плана, но и за качество продукции, за снижение себестоимости и поднятие производительности предприятия в целом.

4) Вместе с развертыванием соцсоревнования и ударничества необходимо решительно бороться на месте с расхлябанностью, неумением по-

нять и организовать руководителями путины ударный лов. Для этого на местах необходимо привлечь рабочих к контролю над производством путем бригад легкой кавалерии и развертывания критики и самокритики. Необходимо со всей решительностью вычистить из рядов рыбной организации все, что противодействует выполнению плана и в первую очередь вредителей, оппортунистов и бюрократов. Вместе с тем надо взять под защиту от нападок и травли советских специалистов, одновременно поощряя и расширяя рабочее изобретательство. Развертывая самокритику, надо огонь ее направлять на выполнение и перевыполнение плана, но со всей решительностью бороться против использования самокритики как орудия борьбы против промфинплана.

5) Организуя массы для борьбы за выполнение и перевыполнение промфинплана, одновременно надо с особым вниманием отнестись к организации самой работы промыслов, для чего: а) необходимо своевременно и полно обеспечить районы необходимым количеством снаряжения, горючего плавсредств и т. д., б) ни одного рыбака во время путины не использовать на другие работы, в том числе и погрузо-разгрузочные, в) обеспечить своевременный вывоз приготовленного продукта, г) уловленную рыбу в первую очередь использовать на приготовление наиболее ценных продуктов, не допуская ее передачу в свежем виде, д) создать необходимые фонды для премирования за ценные изобретения, предложения, перевыполнение планов по количеству и качеству, обеспечив необходимыми материальными ценностями, проведение конкурсов на лучший цех или рабочую единицу (кавасаки, участок и т. д.), е) суметь подготовиться и своевременно перестраиваться на увеличение лова одних пород рыб для покрытия прорывов по другим.

6) При организации лова надо особое внимание обратить на внутренние ресурсы, для чего: а) необходимо учесть и распределить имеющиеся в районе запасы плавсредств, горючего, тары, снаряжения и т. д., с таким расчетом, чтобы избежать возможных прорывов, б) организовать внутрирайонную переброску тары, материалов и другое с одних промыслов (где есть запасы) на другие, где обнаруживаются прорывы, в) организовать перекличку не только в районе, но и выйдя за пределы района, об имеющихся запасах материалов, тары и т. д. с тем, чтобы наиболее полным использованием этих запасов обеспечить выполнение и перевыполнение плана не только своего, но и других районов.

7) Выполняя планы по изученным породам рыб, необходимо центр внимания перенести на борьбу за эксплуатацию новых объектов, обеспечивающих работу рыбопромышленности круглый год и увеличивающих рост продукции, для чего: а) мобилизовать все местное население вместе с ловом рыбы и на зверобойный промысел, б) всемерно добиваться оседания рабочих на промыслах, за счет которых и местного населения провести организа-

цию зимнего и осеннего лова, проведя своевременную подготовительную и разъяснительную работу, в) создать особо выгодные условия для работы местного населения (колхозы, артели) по эксплуатации новых объектов, обеспечив их необходимыми орудиями лова и плавсредствами для выхода в открытое море, г) за счет организации лова новых объектов обеспечить переход местного населения на корм собак на новые породы рыб, используя лососевые породы для выработки наиболее ценных продуктов.

8) Принять решительные меры по поднятию труддисциплины. Каленым железом вытравлять из среды рабочих всех дезорганизаторов, лодырей, летунов, прогульщиков, кулаков, подкулачников, лишенцев и всякую мразь, мешающую выполнению программы путины.

9) В целях борьбы с текучестью повести специальную разъяснительную и подготовительную работу по закреплению 5 000 человек из сезонников для колонизации в 1932 году.

Таковы главнейшие задания по путине 1931 года. Программа 1931 года и план третьего года пятилетки означают практическое участие рыбопромышленности Камчатки в социалистическом строительстве Союза, в развернутом наступлении на капиталистические элементы хозяйства.

Несмотря на выяснившиеся крупнейшие недостатки в выполнении программы 1930 года, рыбопромышленность Камчатки в соответствии с ростом всего хозяйства Союза продолжает и будет продолжать развиваться, сокрушая на своем пути всякие попытки классового врага (кулаков, вредителей всех мастей и оттенков, интервентов и т. д.). Оппортунисты всех мастей, примиренцы, паникеры, являющиеся выразителями буржуазного влияния на пролетариат, на деле содействующие нашим классовым врагам, должны быть сокрушены со всей большевистской решительностью.

Центральный Комитет нашей партии в своем сентябрьском воззвании говорит: «Преодоление стоящих трудностей прежде всего зависит от нашей работы, от нашего умения вести последовательную и непримиримую борьбу с расхлябанностью, разгильдяйством и бюрократизмом в наших организациях и особенно от нашей способности мобилизовать рабочий класс, являющийся источником быстрорастущей и прямо неисчерпываемой революционной энергии в деле борьбы за коммунизм.

Промфинплан под ударом. Этим ставится под удар программа третьего года пятилетки. Сделаем из этого большевистские выводы: все силы партии, все силы рабочего класса на выполнение промфинплана, на обеспечение программы третьего года пятилетки».

На выполнение этого тезиса — все силы партийных, советских, профессиональных, комсомольских, колхозных и хозяйственных организаций Камчатки!

Все на борьбу за выполнение и перевыполнение рыбного плана!

ЦДНИКО, ф. 45, оп. 1, д. 270, л. 55—59.

Из отчетного доклада Камчатского обкома Союза рыбаков о социальном и стахановском движении

г. Петропавловск,
1 октября 1939 г.

Если взять по годам развитие социальное и стахановское движение, то мы имеем следующую картину:

	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.
Рабочих	14 109	15 464	17 427	21 393
• из них стахановцев	1 012	805	1 583	2 546
• ударников	2 314	2 114	2 632	2 434
Соревнующихся	2 457	2 745	6 234	10 344
• цехов	—	—	—	115
• бригад	—	—	315	135

Из приведенных цифр видно, по сравнению с тем, что имели на день открытия 2-й Областной конференции, мы выросли по количеству стахановцев более чем в три раза, по соревнующимся почти в четыре раза, зато количество ударников у нас не увеличилось. Рост в три раза количества стахановцев нас удовлетворить не может, потому что в этой части мы имеем огромный опыт четырехлетней работы со дня начала исторического стахановского движения, и на сегодня мы должны были иметь стахановцев минимум 50 % от общего количества рабочих, иметь стахановские бригады, цеха, заводы и даже предприятия. Этого мы не имеем. Объясняется такое положение тем, что областной комитет и заводские комитеты на местах еще не уделили должного внимания развертыванию социального и стахановского движения — росту стахановцев. С другой стороны, ряд руководителей предприятий еще не занимаются соревнованием и стахановским движением вплотную, а некоторые и совсем не занимаются, передоверив эту важнейшую работу...

Если мы имеем рост стахановцев, то с ударниками у нас совсем дело плохо, в этой части мы работали очень слабо. Это объясняется тем, что с ударниками — заважниками стахановцами — мы не работаем, не помогаем также отстающим товарищам освоить нормы и выйти в передовые шеренги, стать ударниками и стахановцами.

База для роста рядов ударников и стахановцев есть, у нас более десяти тысяч человек соревнующихся, которые, вооружившись решениями XVIII съезда ВКП(б), по-большевистски боролись за выполнение плана. Растем мы еще недостаточно и потому, что у нас профгруппорг, основная фигура профгруппы, не является застрельщиком социального соревнования, его организатором и вожак.

Мы не организовали регулярной проверки выполнения соцдоговоров и не доводим до всех рабочих результат их выполнения, не популяризовали

передовиков соцсоревнования, не организовали обмен опытом, не превратили производственные совещания в действительную трибуну пропаганды стахановских методов труда.

Коренной перелом в развитии соцсоревнования и стахановского движения мы имеем с начала 1939 года. Этот перелом был вызван предсездовским соревнованием имени XVIII съезда ВКП(б) и после съезда соревнованием имени 3-й Сталинской пятилетки.

Сообщение ЦК ВКП(б) о созыве очередного XVIII съезда ВКП(б) вызвало небывалый производственный подъем на предприятиях рыбной промышленности Камчатки. Тридцать предприятий включились в предсездовское соревнование, пять тысяч рабочих заключили индивидуальные соцдоговоры. Борясь за подготовку наилучших производственных подарков съезду, ряд комбинатов — Корфский, Олоторский, Микояновский, Шубертовский, Озерновский, Большерецкий — успешно справились с подготовкой к путине 1939 года.

В предсездовском соревновании росли ряды стахановцев. Если в Шубертовском комбинате на I/I-39 г. было 37 человек стахановцев, то на I/IV было уже 76 человек стахановцев, соревнующихся 211 человек. На судоремзаводе на I/I-39 г. стахановцев 151 человек, ударников 148 человек.

Наряду с общим ростом стахановцев и ударников росла и их производительность труда, сотни товарищей выполняли нормы на 200—300 и 400 %, на том же Шубертовском комбинате выполнявших нормы от 150 до 200 % было 58 человек, свыше 200 % — 30 человек. На всем комбинате не выполняющих нормы в течение квартала было только четыре человека, и здесь вина дирекции и завкома, которые не помогли отстающим товарищам, не организовали им товарищеской помощи со стороны стахановцев.

Такие товарища, как Куделина Поля, Быков, Деводченко (Усть-Камчатский комбинат), Якушев (Колпаковский комбинат), Нестеренок, Ляпусов — бригадиры-неводчики комбината им. Кирова; Таньков (Шубертовский комбинат), Белов, Сергеев, Корелин (Авачинской комбинат) и другие перевыполнили нормы в два, три, четыре и более раз.

Хорошо был организован показ лучших стахановцев в Авачинском комбинате, где 66 человек занесено на комбинатскую Доску Почета.

Внутрикомбинатское соревнование по подготовке к путине переросло к началу путины в соревнование между комбинатами. Вооружившись историческими указаниями тов. Сталина на XVIII съезде ВКП(б) и решениями съезда, борясь за выполнение этих решений, где указано: «Решительно преодолеть отставание рыбной промышленности, увеличить улов рыбы во всех бассейнах, особенно в Мурманском и Дальневосточном, а также увеличить переработку рыбы и выпуск рыбных консервов», и за выполнение обещания, данного XVIII съезду партии Наркомом рыбной промышленности тов. Жемчужиной, где она сказала: «Я от лица всех рыбаков заявляю

съезду, что мы приложим все силы к тому, чтобы эту задачу выполнить в третьей пятилетке успешно».

Рыбаки рыбокомбинатов со всей энергией, присущей гражданам Советского Союза, включились на выполнение этих задач, чтобы вытянуть рыбную промышленность из отстающей в одну из передовых отраслей народного хозяйства.

Для обеспечения выполнения планов и мобилизации масс рабочих, заводские комитеты под руководством партийных организаций организовали заключение соцдоговоров имени 3-й Сталинской пятилетки между цехами, бригадами, и на основе этих соцдоговоров заключены договора между комбинатами: Усть-Камчатский заключил договор с Шубертовским и Корфским, Авачинский — Жупановский — Кичигинский, Карагинский, Ичинский, Пымта, им. Кирова — Митога, Кихчикский — Озерновский, судодоремзавод с Владивостокским судодоремзаводом и т. д.

Основными обязательствами в договорах указаны: выполнение плана на 125 % и полный вывоз продукции к 22-й годовщине Октябрьской революции, снижение себестоимости продукции на 5 %, поднятие производительности труда на 10 %, дать высококачественную продукцию высшего и первого сортов.

Надо сказать, что значительная часть комбинатов выполнила свои обязательства по добыче: на 15/IX-39 г. Шубертовский комбинат выполнил план на 164,6 %, Авачинский — на 152,5 %, Кичигинский — на 147,7 %, Олюторский — на 134,4 %, Ичинский — на 123,9 %, Пымтинский выполнил план добычи рыбы на 102,2 %, план по добыче краба выполнил на 121,8 %, Большерецкий — на 122,9 % и т. д. Из общего числа комбинатов не выполнили план Кихчикский — 88,1 %, Митогинский — 88,9 %, Хайлюля — 97,6 %, Ново-Олюторский — 95 %, Моховая — 98,2 %, Карагинский — 90,3 %.

Несмотря на невыполнение плана по некоторым комбинатам общий план по тресту АКО выполнен на 104,3 %. Возможности к выполнению взятых на себя обязательств по всем комбинатам были, производственный энтузиазм рабочих, самоотверженная борьба за каждый центнер рыбы налицо, но недостаточная подготовка треста к обеспечению комбинатов всем необходимым — привела к тому, что отдельные комбинаты план не выполнили. Вот что пишут с Карагинского комбината: «Рыбаки, приступив к пошивке неводов, объявили между собой соревнование, взяли обязательство до начала хода сельди сшить ставные невода, свое обещание выполнили, вместо трех неводов изготовили четыре. Льды задержались до 15 июня, сельдь к этому времени прошла. Рыбаки не упали духом, на совещании, созванном парторганизацией и завкомом, ловцы комбината прибрежного и глубьевого лова единодушно заявили, что селедочный план — 5 200 центнеров — перекроют лососевой рыбой и, кроме того, дадут сверх плана 3 000 центнеров. Слово

стахановцев — кремень, под руководством парторганизации, завкома план добычи лососевых выполнен на 350 %. Стахановцы показали действительные образцы работы. Под руководством т. Боброва женская бригада во главе с Лидией Максимовой на морском неводе выполнила план на 840 %, завоевав переходящее Красное знамя комбината; бригада т. Шпилева — на 336,6 %, Смирнова — на 333,5 %, Мартынова — на 283,8 %» и т. д.

Образцы работы вышеуказанных бригад дают право говорить о том, что комбинат имел возможность выполнить и перевыполнить план. До выполнения плана необходимо было сделать еще 10—12 выходов кавасаки в море для лова трески, т. к. из 26 000 центнеров по плану — 18 000 центнеров трески, но комбинат в течение двух месяцев не может получить керосина, весь флот стоит на приколе. Несмотря на все сигналы в АКО, помощи комбинат не получил, в результате комбинат, имеющий такие прекрасные стахановские бригады, сплоченный коллектив, остался в числе отстающих.

Усть-Камчатский комбинат, Олюторский, Пахачинский, Шубертовский, Пымтинский и ряд других недоснабжен углем, солью, горючим, баночкой — в результате план по консервам недовыполнен.

Руководство комбинатов изыскивало все пути для того, чтобы не остановить консервные заводы из-за отсутствия угля, мобилизуя все, занимая у других организаций. С началом хода кижуча рыбоконсервный завод № 2 остановился из-за отсутствия баночки, и кижуч, предназначенный для консервов, был пущен в посол.

Такое положение и на ряде других комбинатов. Соль, тара, горючее, уголь зачастую оттягивали сроки выполнения плана.

Наряду с работой в целом комбинатов надо отметить хорошую работу отдельных баз, бригад и отдельных стахановцев.

Заведующий участком Ахомтен Авачинского комбината т. Толмачев при помощи комсомольской молодежной бригады т. Кононова обеспечил выполнение годового плана на 245 %.

Директор базы № 1 Колпаковского комбината т. Пшеничнюк, благодаря тщательной подготовке, правильной расстановке рабочей силы и организации производства, обеспечил досрочное выполнение плана на 111,3 %.

Директор консервного завода Пымтинского комбината, выдвиженец, комсомолец Борис Изгородин, широко развернув соцсоревнование в заводе, обеспечил выполнение плана на 132 %.

Зав. базой № 3 Олюторского комбината т. Мельничиук, молодой выдвиженец, выполнил годовой план на 170 %. Зав. базой № 2 Олюторского комбината т. Комаров, выдвиженец, ранее работавший приемщиком кунгасов, обеспечил выполнение плана на 115 %.

Бригада мойщиц 43 человека (Усть-Камчатский комбинат) под руководством т. Клеймановой выполнила норму на 250—260 %.

Бригада штабелевщиков в консервном складе (Усть-Камчатский комбинат), бригада т. Морозова, выполнила норму на 241 %.

Икрыный мастер комбината комсомолец т. Москвин (Олюторский комбинат) выполнил план на 170 %, сдав продукцию высоким качеством, его цех стахановский. В 1938 г. т. Москвин, работая засольным мастером, сдал рыбу первым сортом.

Мастер-икрянщик базы № 1 Кихчикского комбината т. Тимошин выполнил план на 100,4 %, сдал икры первым сортом 90 %, вторым — 10 %. Мастер-икрянщик центральной базы Авачинского комбината т. Найденов выполнил план на 149 % — сдал первым сортом 70 %.

Бригадир комсомольско-молодежного невода Бурмакин (Шубертовский комбинат) выполнил план на 277 %, Ковальчук А. — ловец — выполнил план на 299 %. Они занесены на Красную Доску почета.

Мойщица комсомолка-стахановка Таня Соколова (Озерная) брала обязательство выполнить норму на 150 %, фактически выполнила на 322 %. Резчица Женя Кобунова — комсомолка-стахановка норму выполняет на 187 %. Бригада подносчиков соли под руководством стахановца Иконова выполняет норму на 250 %. Ловцы комсомольско-молодежного невода под руководством т. Стурова перевыполнили к 4-й годовщине стахановского движения свой план, дав стране сверх плана 1 200 центнеров.

Шкипер Пымтинского комбината т. Савченко, орденосец т. Блинов, соревнуясь между собой, показали высокое мастерство на лове краба, досрочно выполнив план, Савченко на 130 %, Блинов — на 120 %.

Щеголихина на резке крабового мяса выполнила норму на 265 %, Комкова — на 241 %, Максаков — варщик краба — на 220 %.

Электросварщики судоремзавода тт. Анна Лескова, Дубровин, Винокуров, Прошкин, Куликов, Морая добились выполнения норм на 170—240 %. Большинство из них занесены на Красную Доску почета.

Список знатных людей наших районов этим не исчерпывается, их имена известны на Камчатке, лучшие из них представлены в край для занесения на Краевую Доску почета.

Кроме того, ряд комбинатов уже представил лучших своих людей к Правительственной награде и в Наркомат к награде значком «Отличника рыбной индустрии».

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 10, д. 336, л. 9—17.

ИСТОРИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

С. В. ГАВРИЛОВ

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЛОТ АКЦИОНЕРНОГО КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА В 1937—1940 гг.

Морской транспортный флот Акционерного Камчатского общества (АКОфлот) был организован в 1928 г. Его первенцами стали два деревянных парусно-моторных судна — шхуна «Чукотка» и теплоход «Охотск». Задачами АКОфлота являлись доставка на полуостров рабочей силы и снабжения для рыбных промыслов, продовольствия и товаров для населения и вывоз на материк готовой рыбопродукции. Становление и развитие этой первой крупной камчатской судоходной компании на протяжении 1928—1936 гг. подробно рассмотрено в вышедшей в 2003 г. монографии автора «Вдоль камчатских берегов. Транспортное и рыбопромышленное освоение охотско-камчатского побережья в конце XIX — первой трети XX вв.»

К концу 1936 г. АКОфлот насчитывал десять судов: семь транспортных пароходов: «Эскимос», «Якут», «Ительмен», «Орочон», «Колыма», «Чавыча», «Сима» и три паровых траулера: «Дальневосточник», «Восток» и «Буревестник» общей грузоподъемностью 25 412 т. Ниже охарактеризованы условия, в которых в 1936 г. работали камчатские моряки — экипажи всего лишь двух пароходов: «Эскимоса» и «Якута».

14 июля 1936 г. «Эскимос» под командованием П. П. Караянова, стоявший в Иче, получил штормовое предупреждение и готовился сняться в море. Отход задерживал судовой катер, буксировавший на комбинат кунгас с людьми и грузом. В 16.50 к судну из устья реки подошел кавасаки, откуда сообщили, что кунгас выгружать нельзя из-за поднявшегося волнения. Затем кавасаки ушел обратно. В 17.10 «Эскимос» двинулся навстречу катеру, который возвращался один: кунгас шел на буксире кавасаки. Катер подняли на борт, и пароход пошел штормовать в море. В 18.30 судно, заметившее догонявший его кавасаки с кунгасом, застопорило машину. С кунгаса известили о том, что в реку войти не смогли, попросили снять людей и груз.

Пароход отдал якорь и грузовыми сетками снял с кунгаса 25 чел., мокрых, холодных и уже потерявших надежду на спасение. Затем подняли сам кунгас, а вот тяжелый кавасаки оторвать от воды не смогли. В 22.00 пароход ушел в море, оставив вставший на якорь кавасаки. Его команда не желала бросить свое суденышко и на следующий день погибла в неравной борьбе с вол-

нами. Спасенных накормили, разместили в теплых и сухих помещениях, а затем пересадили на «Якут». В Петропавловск «Эскимос» вернулся в конце ноября 1936 г. [1, л. 31].

«Якут» начал работу в 1936 г. тяжелым зимним рейсом на восточное побережье. Всю навигацию экипаж успешно боролся за выполнение годового плана, справившись с ним на 105 %, перевезя 20 200 т. 3 февраля 1937 г. руководство АКО поощрило «лучших людей командного и некомандного состава за проявленные образцы работы». Капитану С. Т. Кириллову выносилась благодарность с занесением в личное дело, перед наркоматом пищевой промышленности (НКПП) СССР «ставился вопрос» о его персональном поощрении, командный состав премировался: старший помощник капитана Коломиец получил 800, помполит Ребров — 800, старший механик Кривошеев — 660, второй помощник капитана Ябров — 400, третий механик Пахтин — 400, четвертый механик Мамотюк — 350 руб. Рядовые моряки также удостоились премии: кочегары Хохлов, Зольников, матросы Козлов и Алексеев — по 250, элект-рик Якин — 300, палубный ученик Панафидин — 125, машинный ученик Селезнев — 100, матрос Лос-Кучерявый — 150, кок Гонтарев — 200, машинист 1-го класса Кутук — 350, уборщица Туровская — 200 руб.

«Механик Вигурский, в октябре 1936 г. совершивший... самовольный уход с “Чавычи”, своей работой на “Якуте”, куда он был назначен после бегства с “Чавычи”, показал хорошие образцы работы и достоин премирования. Однако указанный факт недисциплинированности не дает основания премировать его сейчас, и срок работы на “Якут” недостаточен. Предложить командованию судна, капитану Кириллову, по окончании зимнего судоремонта представить Вигурского, в зависимости от его работы, для премирования, с учетом его хорошей работы в последнем рейсе» [2, л. 132—133].

В конце 1936 г. в недрах аппарата управления АКО родился любопытный документ: «Рапорт. Москва. Кремль. Вождю народов т. Сталину, Председателю СНК СССР Молотову, Народному комиссару пищевой промышленности СССР Микояну». Помимо традиционного славословия и заверений «вождей» в верности, он содержал характеристики деятельности различных подразделений АКО, в том числе и его морского флота.

«...Большой недостаток нашей промышленности — это плохая работа флота АКО. Мы должны добиться от наших руководителей прекращения простоя судов, чтобы нам быстро завозили промснаряжение, промтовары и вывозили вовремя рыбопродукцию. Все суда, приходящие на Камчатку, должны работать по примеру таких лучших судов, как “Чавыча”, “Якут”, “Восток”. Камчатка наша растет. Недаром, например, Петропавловский порт по своему грузообороту вырос в двенадцать раз. Если в 1929 г. через него прошли 80 судов, то в 1936 г. — 176 советских и 30 иностранных. Мы должны добиваться того, чтобы весь плавсостав работал так, как работают зачи-

натели стахановского движения на Камчатке — бригады грузчиков Петропавловского порта АКО Труфакина, Владимирова и другие наши славные стахановцы».

Текст рапорта активно обсуждался на судах. 5 января 1937 г. моряки траулера «Буревестник» решили внести в него ряд сугубо прагматических поправок, в частности, о недостатках в организации обработки пароходов на комбинатах. Экипаж высказался за улучшение бытового положения, предлагая «построить в Петропавловске клуб моряков, включить в рапорт вопрос о более широком развертывании советской торговли на Камчатке, внести в документ пункт о постройке холодильников на Камчатке». Он же предлагал упомянуть в рапорте и их «Буревестник», «как перевыполняющий план из года в год, а также берущий обязательства выполнить план грузоперевозок 1937 г.» [1, л. 58, 63]. Аналогичные обсуждения прошли и на других судах АКОфлота.

В декабре 1936 г. «Буревестник» и «Эскимос» встали на капитальный ремонт на Петропавловскую судовой верфь (ПСРВ), недавно официально вошедшую в эксплуатацию (с 7 ноября). За ними в январе 1937 г. последовали «Орочон» и «Якут», а в феврале — «Чавыча». Качество ремонта, по словам капитана «Эскимоса» П. П. Караянова и старшего механика «Орочона» Л. А. Кожевникова, оказалось хорошим. «Свое первое испытание — ремонт судов флота АКО — камчатский завод выдерживает вполне хорошо» [3, № 73].

11 января 1937 г. начальник АКОфлота В. М. Слободенюк издал распоряжение, категорически запрещавшее капитанам ремонтирующихся судов расходовать дефицитный качественный сучанский и сахалинский уголь. Для отопления разрешалось использовать низкокачественное зольное тавричанское топливо, 300 т которого хранилось на площадке верфи [4, л. 5].

23—24 января 1937 г. в Петропавловске прошла производственная конференция предприятий АКО. Ее стенограмма содержит немало примечательных эпизодов, характеризующих состояние флота общества в этот период. Основные проблемы, препятствующие его нормальной работе, озвучила капитан «Чавычи» А. И. Щетинина, к этому времени достигшая всесоюзной известности.

Еще 10 января 1937 г. заместитель начальника АКО П. М. Никитиных распорядился командировать ее «в Москву за получением ордена». Соответствующее распоряжение в этот день пришло на Камчатку от начальника Главрыбы Андрианова. На время отъезда капитана ее полномочия передавались старшему помощнику Зенькову [5, л. 180].

Выдающиеся личные качества, а также большой авторитет среди моряков придавали словам Анны Ивановны значительный вес, заставляя прислушиваться к ним партийных и хозяйственных руководителей высоких рангов. Вот что она рассказывала об одном из осенних рейсов «Чавычи» в 1936 г.: «Мы

встали под погрузку, нам сказали, что мы получим груз во Владивостоке. Через некоторое время нас оттянули на ремонт в б. Диомид, и мы должны были на буксире следовать в порт на АКОбазу. Потом внезапно получили распоряжение о том, что поскольку угля во Владивостоке нет (а для того, чтобы сняться за углем, обычно даются сутки), мы должны своим ходом идти в б. Находка за углем.

В это время один котел у нас находился в чистке, так как происходила его подготовка к сдаче для получения Регистра. Я и помполит явились к управляющему Морконторой для того, чтобы доказать, что нас не предупредили, и мы не можем сами идти в Находку. Управляющий с нами согласился и сказал, что мы вам дадим буксир. Только мы пришли к себе, как получаем бумажку, в которой говорится, что вследствие задолженности порта буксир нам не дадут, и категорическое распоряжение сниматься в Находку. Пришлось срочно готовиться. Таким образом, мы получили три разных распоряжения в один день».

Недостатки при погрузке судов проявлялись не только в их простоях, но и в нерациональном размещении грузов. «Ни одно судно не обходится без беды по части спецификаций. Ведь по спецификации составляется план. А у нас спецификации часто меняются. Я помню, когда выяснилось, что мы идем в Корф и Олюторку, то Владивосток и Петропавловск об этом прекрасно знали, а потом оказалось, что идем только в Корф. И уже после этого нам дали другую спецификацию. Мы получили совершенно другой груз, и нам с ревизором срочно пришлось составлять другой план, иначе планировать погрузку.

В плане погрузок АКО и Морфлота совершенно ясно оговорено, что спецификация должна даваться за определенное количество суток до погрузки. Это систематически не выполняется... Получается так, что дают определенную спецификацию, потом этого груза не хватает, заменяют его другим... При такой нагрузке никаких правил не может быть соблюдено. Ведь должно быть заранее рассчитано, какой должен быть дифферент, какой должен быть центр тяжести и т. д. А у нас дают самые разнообразные грузы... Лампочки погружали под тяжелый груз... У нас, как правило, план-наряд получается за день до ухода судна в рейс, а спецификация все время меняется».

Неразбериха продолжалась и в плавании. «Приходим в Пымту, стоим двое суток. С берега приходит кавасаки и спрашивает, зачем пришла “Чавыча”? Мы простояли двое суток, а берег даже не знал, зачем пришел пароход».

План плаваний, разрабатываемый на позднюю осень и зиму, не всегда учитывал навигационные условия на побережьях. «Нужно осваивать Камчатку, но нужно считаться с природными условиями. Уже пора убедиться, что в осеннее время на западном берегу работать невозможно и держать нам десять судов невозможно. В некоторых районах плавания лед мешает работать: это в Олюторском заливе и проливе Литке. Поэтому АКОфлот дол-

жен учитывать и посылать суда туда раньше или позже, нужно избегать де- лать туда навигации в это время. “Чавыча” в этом году имела поломки и сог- нула винт, и все это в Олюторском районе» [6, л. 17—21].

А. И. Щетинина предлагала ряд мер, способных улучшить работу флота. По ее мнению, следовало:

- давать судну по прибытии в порт без задержек план-наряд и специфи- кацию на следующий рейс;

- начальнику управления АКОфлота лично посещать судно, чтобы оз- накомиться с его состоянием и дать указания капитану;

- закрепить каждое судно за определенным рыбокомбинатом: «тогда будут взаимно стараться и судно, и берег наладить работу»;

- четко планировать работу судов в ненавигационное время. Зачастую они одновременно становились в ремонт, затем также одновременно выхо- дили из него и скапливались в необорудованном Петропавловском порту, не приспособленном для их массовой обработки;

- проводить ремонт на основе заранее сообщаемых дефектовочных ве- домостей. Это позволяло бы к прибытию пароходов на завод подготовить необходимые материалы и приспособления, «тогда у нас суда не будут за- пускаться»;

- создать «морской» склад в Петропавловске и его отделение во Влади- востоке. Этот «склад необходим, чтобы нам не бегать и не кланяться АКО- снабторгу и АКОрыбснабу... так как у нас суда не заходят в Петропавловск по полгода, а потребность в материалах для ремонта у судов имеется»;

- организовать резерв для замены моряков, накапливавших за время пла- ваний много выходных;

- своевременно передавать судам извещения об изменении условий плавания, дабы избежать ситуаций вроде: «Нам не сказали, что в Петропав- ловске выставлены огни, и мы не знаем, где они выставлены». Зимой же следовало организовать передачу метеосводок и ледовой обстановки;

- установить во всех комбинатах маяки или отличительные знаки, обо- рудовать суда современными навигационными приборами, «а то наш лаг так работает: мы проходим десять миль, а лаг показывает пять» [6, л. 16—21].

В заключение капитан заявила: «Мы, команда, план выполним. Выпол- ним и перевыполним, но если организация окажет нам большое внимание и обеспечит нас материалами». На реплику начальника политсектора АКО А. Р. Орлинского: «А если внимание не сосредоточат, то план не выполни- те?», Анна Ивановна ответила: «План будет выполнен. Но мы Вас заставим уделить нам достаточно внимания» [6, л. 24].

Капитан Ф. И. Волчкович предлагал следующие мероприятия, проведе- ние которых, по его мнению, также могло способствовать уменьшению про- стоев пароходов в рыбокомбинатах:

— доставлять основную массу грузов на побережья до начала рунного хода рыбы, чтобы уменьшить посылку судов в период лова до минимума и не отвлекать рабочие руки на разгрузку;

— тарировать грузы в тару весом не выше 50—60 кг, что упрощало и ускоряло выгрузку;

— прекратить практику отправки на одном пароходе груза в несколько комбинатов (более двух), чем избежать скопления судов в одном пункте;

— снабдить приемные базы в достаточном количестве кунгасами, установить на них паровые лебедки и транспортеры;

— организовать особые «выгрузочные артели» в составе 50—60 чел. Помимо опробованной в 1936 г. на них «прогрессивки» — оплаты, давшей заметный сдвиг в скорости обработки судов, установить премии за досрочную выгрузку в размере 15 коп. с регистровой тонны вместимости судна;

— организовать в Петропавловске угольную базу;

— наладить телефонную связь комбинатов с их сезонными базами;

— провести минимальную модернизацию Петропавловского порта: соорудить два дополнительных пирса и шесть складов вместимостью 3—4 тыс. т.

Меры по сокращению простоев судов намечались и на самом высоком уровне: 4 марта 1937 г. нарком пищевой промышленности СССР А. И. Микоян подписал приказ № 393 «О плане работ АКО на 1937 г.» Документ обязывал начальника АКО И. А. Адамовича для улучшения работы судов вести строгий учет их простоев в портах Петропавловска и Владивостока, а также на комбинатах, установить их материальную ответственность. Напротив, для поощрения досрочной обработки пароходов АКОфлоту следовало выплачивать этим предприятиям особые премии [7, л. 93].

Вскоре приказом по Главрыбе № 820 (от 1 мая 1937 г.) флоту предписывалось снизить нормы расхода топлива по сравнению с 1936 г. на 12 % по жидкому и на 13 % по углю. Столь существенную экономию предполагалось получить за счет:

— введения строгого контроля выполнения установленных норм;

— составления ходовых технических характеристик энергетических установок для уточнения норм расхода по отдельным судам;

— проведения теплотехнических испытаний, тщательного регулирования паровых машин и двигателей внутреннего сгорания;

— применения препарата «Антидепон», замедляющего образование накипи в паровых котлах (только за счет этого можно было снизить потребление топлива на 2,5 %);

— приведения в исправность пароперегревателей и теплоизоляции котлов.

Приказ предписывал «установить, как правило, что проверка расхода топлива, установление причин перерасхода и устранение дефектов оборудования должны производиться после каждого рейса». Нормы расхода топлива

для транспортных судов АКОфлота устанавливались равными: на ходу 0,66, на стоянке — 0,14 кг условного топлива на «силу» в час [7, л. 1, 5].

3 марта 1937 г. А. И. Микоян назначил начальником АКОфлота Михаила Михайловича Плехова. Бывший начальник флота Владимир Михайлович Слободенюк, занимавший эту должность с 1 февраля 1936 г., стал директором ПСРВ [5, л. 141—142].

9—10 мая 1937 г. в политотделе АКО прошло совещание по подготовке к путине 1937 г. Его значительная часть вновь была посвящена обсуждению проблем, сопутствовавших работе флота. Выступивший здесь помполит «Ительмена» Н. Н. Сельянов, указывая, что флот действует неэффективно, называл одним из способов улучшения показателей его работы введение хозрасчета. Двухлетние эксперименты в этой области пока успехами не увенчались.

«Когда мы об этом говорили, и когда начали делать попытку [ввести его], нам сказали: “Вы комбинаты разденете, потому что придешь на какой-нибудь пункт, то пароход Морфлота разгружается в первую очередь, а наш — в последнюю”. Если бы мы ввели хозрасчет, тогда бы мы раздели комбинаты. Одна попытка “Орочона” дала 110 тыс. руб. [штрафов] с Корфского комбината. В конце концов, нужно покончить с этим делом. Я предлагаю ввести хозрасчет, сделать так, как с Морфлотом, почему мы Морфлоту платим диспач (премию за сэкономленное на обработке время. — С. Г.), а нашим нет?»

Вопрос о переводе АКОфлота на хозяйственный расчет рассматривался 25 июня 1937 г. на заседании у недавно назначенного заместителя начальника АКО А. С. Абарбарчука. Присутствующие решили поручить М. М. Плехову пересмотреть штаты экипажей судов в сторону их сокращения, не нарушая законодательства в части трудоемкости выполняемых ими работ. Порядок перевода судов на хозрасчет было решено разработать и представить на утверждение руководству АКО и НКПП СССР к 15 июля 1937 г.

М. М. Плехову «в срочном порядке» предписывалось разработать методику сдельной оплаты плавсостава, в соответствии с которой при выполнении плана он получал бы зарплату в утвержденном размере. В случае невыполнения задания выплаты увеличивались, при невыполнении — снижались. Ставки рекомендовалось пересмотреть постепенно, предварительно согласовав их с профсоюзом и «проработать на общих собраниях каждого парохода» [8, л. 21].

Застарелой проблемой являлось регулярное отсутствие жидкого топлива в комбинатах и угля в Петропавловском порту. Ввиду отсутствия собственно танкера, Н. Н. Сельянов предлагал использовать для завоза горючего на побережье «Ительмен» — единственное судно АКОфлота, имевшее большую цистерну, пригодную для этой цели. «Пять рейсов Петропавловск — Владивосток мы обязательно делаем в год, я считаю, это можно сделать. Мы

можем горючее завозить в течение года». Для регулярного снабжения углем порта следовало выделить специальный «угольщик» и использовать его исключительно на линии Сахалин — Владивосток — Петропавловск [9, л. 31].

12 июня 1937 г. газета «Камчатская правда» опубликовала письмо командования «Ительмена». В нем делался упор на сознательный развал работы флота за счет деятельности так называемых «врагов народа». Призывы к их активному «разоблачению» прозвучали на прошедшем в Москве в конце февраля — начале марта 1937 г. пленуме ЦК ВКП(б).

«В начале февраля текущего года команда “Ительмена”... взяла на себя обязательство обойтись без специальной стоянки для ремонта и произвести его на ходу. Одно это обязательство гарантировало перевыполнение плана грузоперевозок. Благодаря усилиям команды улучшены ходовые качества судна. “Ительмен” может идти девятиузловым ходом, что превышает норму, предлагаемую экипажем “Симы”.

Казалось бы, все обстояло, как нельзя лучше. Но вредительская рука, действовавшая в АКО и, в частности, во Владивостокской конторе, приложила усилия к срыву работы экипажа. Нужно сказать, что врагу народа Амбеликопуло это отчасти удалось. В ожидании угля “Ительмен” с 5 000 т груза простоял во Владивостока около трех месяцев.

Не обошлось без вредительства и в самом Петропавловске, куда судно пришло 11 апреля. По распоряжению управления АКОфлота, запасы угля “Ительмена” были разделены между ним и “Чавычей”. Имея двадцатисуточный запас топлива, два судна отправились в рейс на западное побережье, имея задание выгрузить по 5 000 т и снять рыбопродукцию. Конечно, это задание не было выполнено. “Чавыча” сожгла 470 т угля, а выгрузила только 18 % всего груза и возвратилась в порт за углем; возвратился и “Ительмен”, успевший выгрузить 4 600 т и не снявший ни одной тонны продукции. В Петропавловск, куда судно прибыло 24 мая, “Ительмен” подвергался издевательствам со стороны АКОфлота. Сегодня, скажем, назначают его в рейс на западное побережье, завтра — во Владивосток.

В планы рейса вносилась поправка за поправкой. 25 мая пароход получил задание взять 900 т угля с парохода “Маныч”, соль в Сероглазке и сняться на западное побережье. Только была закончена подготовка к плаванию, как поступило новое приказание — идти порожняком во Владивосток за рабочими для комбинатов.

3 июня поступило еще одно приказание, отменяющее предыдущее. “Ительмену” приказывалось взять 1 500 т соли, 1 000 т разного груза, то есть загрузить всего лишь половину своего тоннажа, и сняться в рейс по западному берегу, где взять остатки продукции во всех комбинатах.

До самых последних дней “Ительмен” не может выйти в рейс. На восемнадцатые сутки стоянки в порту погружено только 10 % всех грузов. Не вреди-

тельство ли это? Экипаж “Ительмена”, не видя конца издевательствам, обращается через “Камчатскую правду” к прокурору с просьбой детально расследовать факт преступного использования АКО своего флота. Годовой план “Ительмена” в 29 000 тонно-миль вредительски поставлен под угрозу срыва, так как за первое полугодие выполнено только 6 500 тысяч тонно-миль».

Письмо, озаглавленное «Вредительская задержка “Ительмена”», подписали капитан Арсентьев, помполит Сельянов, председатель судового комитета Кедров [3, № 131].

Быстро набиравший обороты после упомянутого выше пленума ЦК ВКП(б) маховик репрессий докатился и до Камчатки. «Взяли» многих руководителей АКО, в том числе начальника политсектора А. Р. Орлинского, заместителя начальника АКО П. М. Никитиных. В апреле 1937 г. застрелился ожидавший ареста начальник АКО И. А. Адамович. Пострадали и сотрудники рангом ниже. Так, на десять лет осудили капитана М. П. Зелинского [10, л. 45]. Арестовали и капитана «Ительмена» Арсентьева: он погиб в тюрьме в 1939 г.

Деятельность «врагов народа» «обнаруживалась» во всех сферах. Так, «штат бухгалтерии АКОфлота на 1937 г. был утвержден явно заниженный. Пресловутое “сокращение штатов”, проводившееся врагами народа (Никитиных, Самохин, Кремянский), носило характер избияния младенцев и не могло способствовать ликвидации прорыва в учете» [10, л. 141].

В такой обстановке многие аковцы чувствовали себя неуверенно. Их размышления над собственной судьбой были озвучены на одном из заседаний, состоявшихся в мае 1937 г.: «Вот [разоблачение] активного контрреволюционера Адамовича, вскрытие вредительства и аресты вредителей в системе АКО вместо ободряющего труда для оставшихся работников, особенно ни в чем не замешанных, [породили] среди инженерно-технических работников такие настроения: “А вдруг и меня завтра?”... Этот холодок в работе чувствуется, и некоторая, мне кажется, растерянность среди инженерно-технических работников есть. Ведь не все же [они] вредители... Вот я сталкиваюсь по аппарату с работниками АКО, они мне говорят: “Как бы чего не вышло, мне куда спокойнее”. Кто же работать будет?» [9, л. 77].

18 июня 1937 г. на имя заместителя начальника АКО Г. Д. Торопова из Главрыбы пришел проект секретного приказа, разработанного по распоряжению НКПП СССР для «ликвидации вредительства в рыбной промышленности». По словам начальника Главрыбы Андрианова, тоже вскоре репрессированного, «этот приказ, видимо, подвергнется серьезной переработке, однако я считаю возможным ознакомить Вас с этим документом с тем, чтобы Вы по основным вопросам, учитывая условия работы Вашего треста, начали проводить в жизнь отдельные мероприятия... борьбу с авариями... проверку кадров, особенно связанных с переработкой и хранением продукции. Предупреждаю, что ссылаться на этот документ, как на официальный,

Вы не можете. Экземпляр этого документа направляю Вам лично, пересылать в аппарат или снимать с него копии Вы не имеете права» [11, л. 27].

Вот небольшая выдержка из него, хорошо показывающая стиль большинства руководящих документов того периода. «Вскрытые факты вредительства в Обском, Азербайджанском трестах и на Мурманском судоремонтном заводе с бесспорностью подтверждают, что троцкистские агенты японо-немецких фашистов проникли и на предприятия рыбной промышленности. Случаи пожаров на крабоконсервных заводах Дальневосточного края, аварийность флота, задержки в вывозе рыбопродукции с побережья Камчатки, Сахалина и Амура, показывают, что японо-немецкие агенты направляют свою вредительскую деятельность в наиболее уязвимые места рыбной промышленности — флот, консервные заводы и предприятия Дальнего Востока и Мурманска, вызывая аварии, порчу продукции и повышенные потери».

Помимо предупреждения «вредительства» на флоте и становящейся привычной борьбы с «диверсионными агентами», в приказе содержались вполне разумные организационные и технические меры по обеспечению безаварийной работы и своевременного ремонта. Он устанавливал порядок расследования аварий судов, предписывал капитанам и старшим механикам лично перед каждым выходом в рейс проверять спасательные и противопожарные средства, вводил дополнительные должности аварийных инспекторов. Все морские суда к 1 января 1938 г. следовало снабдить эхолотами, радиопеленгаторами, барографами и барометрами. Для унификации отчетности вводились единая форма вахтенного, машинного и радиожурналов, инструкции по их ведению.

Повышению дисциплины среди членов экипажей должно было обеспечить окончательное введение с 1 октября 1937 г. форменной одежды и запрещение плавсоставу находиться на судах без установленной формы и знаков различия. В портах вводился пропускной режим, всем морякам взамен гражданских паспортов выдавались плавательные книжки.

«Имея в виду, что вредительство в ремонте флота наиболее резко проявляется в срыве снабжения судоремонтных заводов запчастями», на ряде предприятий, в том числе и ПСРВ, следовало организовать массовое производство запчастей к основному оборудованию флота и обеспечить к 1 августа 1938 г. их постоянное наличие из расчета полугодового запаса.

«Основными формами вредительства в рыбной промышленности, и особенно на Дальнем Востоке, является уничтожение, порча и снижение качества сырья и готовой продукции путем задержки вывоза сырья и продукции под прикрытием якобы недостатка тары и тоннажа, срыва мероприятий по обеспеченности предприятий холодом, в первую очередь естественным льдом, прикрытые вредительских действий по прямому уничтожению и порче продукции якобы “естественными” потерями, отходами, утечками, сни-

жением сортности... сокращение количества и ухудшение качества икры лососевых пород за последнее время на Камчатке... что явно носит вредительский характер». Вывоз икры с Камчатки в июле и августе разрешался только на рефрижераторных судах [11, л. 28—30].

К середине 1937 г. из десяти судов АКОфлота к эксплуатации были готовы восемь, ремонт еще двух должен был завершиться к 1 июля. Техническое состояние пароходов оценивалось как удовлетворительное. Но из-за плохого снабжения краской «наши суда ходят, как попугаи... их мы не красим. Железо ставим новое, которое, если не покрасим, будет портиться, и режет глаз своим видом» [9, л. 87].

Показатели трансфинплана на 1937 г. окончательно были утверждены только 25 июня этого же года. Полный объем перевозок должен был составить 145 200 т груза и 10 100 пассажиров (завоз 85 500 т и 4 300 чел., вывоз — 29 800 т и 4 300 чел., в каботаже по побережьям 29 900 т и 1 500 чел.). Средняя стоимость перевозки одной тонны груза утверждалась в размере 65 руб. 62 коп. (с материка — 58,8 руб., в местном каботаже — 111,9 руб.) [10, л. 1—3].

Существовала угроза невыполнения намеченного плана, в первую очередь из-за низкой скорости обработки судов, особенно на побережье. Если в портах выгружалось в сутки до 1 000 т, то на комбинатах эта цифра была многократно ниже, и не только вследствие плохого оборудования, но и из-за элементарной неразберихи. Примером являлся простой «Буревестника» в Усть-Камчатске. Руководство здешнего комбината двое суток не могло решить, на каком из местных рыбозаводов разгружать его, привезшего всего 150 т [9, л. 88].

Позже план действительно был уменьшен и составил 126 200 т и 8 000 чел. Но и с ним не справились: выполнение составило лишь 88,8 %. Новый начальник АКОфлота Иван Ильич Петров, бывший начальник политотдела Петропавловского порта АКО, в начале 1938 г. объяснял невыполнение большими простоями. Непроизводительные потери составили 549 судосуток (отсутствие плавсредств и рабсилы — 205, отсутствие груза — 84, нехватка угля — 148,5, прочие — 111,5). По пунктам простоя распределились следующим образом: Владивосток — 146, Петропавловск — 237, на комбинатах — 166. На зимовку, ледокольные работы, сверхплановый ремонт и по метеопричинам потеряли еще 548 суток.

Главным источником таких больших потерь эксплуатационного времени являлся резкий и все больше увеличивающийся разрыв между ростом флота и наращиванием мощностей обслуживающих его береговых структур (портов и судоремонтных предприятий). Особенно сильно это проявлялось в Петропавловске, где порт по-прежнему располагал единственным ветхим деревянным пирсом. Обслуживавший его городской водопровод был способен давать не более 120 т воды в сутки, и то только на пароход,

стоявший у пирса. Судам на рейде воду дать было невозможно из-за отсутствия водоналивной баржи.

«Вредительская политика бывшего руководства АКО в том и заключалась, что, замораживая строительство Петропавловского порта, отказавшись от организации грузовых ячеек на комбинатах, транспортный флот наполовину консервировался, так как его работа срывалась простоями».

Еще одну причину простоев И. И. Петров видел в том, что «транспортный флот в системе АКО до сих пор рассматривался как подсобный, служащий для целей выполнения путины». Такое положение привело к тому, что длительное время не удавалось создать единое руководство им. Это вызывало частые изменения маршрутов и графиков рейсов. Нарушение графиков, в свою очередь, дезориентировало клиентуру, своевременно не подготавливавшую грузы и задерживавшую обработку судов. Нередко случавшееся беспорядочное размещение грузов в трюмах удлиняло обслуживание паровых ходов, вызывая лишние перевалки и порчу товаров.

В качестве выхода, особенно с учетом ожидавшегося в 1938 г. пополнения судового состава, предлагалось реорганизовать АКОфлот в самостоятельное Камчатское пароходство, подчиненное Главрыбе НКПП СССР. Это могло бы позволить ликвидировать эксплуатацию судов «подобными партизанскими методами».

Капитальный и текущий ремонты судов нередко велись без смет. План их постановки в ремонт был утвержден начальником АКО 16 октября 1936 г. «По вышеуказанному плану разбивка ремонта на капитальный и текущий сделана совершенно неграмотно, и настолько все это выпирает, что даже для абсолютно неискушенного в технических вопросах это ясно. Например, на “Орочоне” к текущему ремонту отнесено: а) капитальный ремонт рефрижераторного помещения и 50-сильного электромотора, б) капитальный ремонт электрооборудования и электропроводки с арматурой по всему судну, в) капитальный ремонт рефрижераторной магистрали [длиной] 1 000 пог. м и г) смена десяти грузовых лебедок... Вне плана на “Орочоне” была построена новая радиорубка, что также считается текущим ремонтом. Очевидно, основным измерителем текущего и капитального ремонта служит док, что, конечно, нельзя назвать правильным. К капитальному ремонту по вышеуказанному “плану” отнесены четыре судна: “Сима” (аварийный), “Эскимос”, “Дальневосточник” и “Буревестник”, всем им запланирован доковый ремонт, однако ни один из них через док не прошел...»

Отсутствие четкого планирования ремонта привело к существенному перерасходу средств: предполагалось затратить 750, фактически израсходовали 983,4 тыс. руб., то есть на 31,1 % больше. Затяжка в сроках составила 255 суток (по плану 802, фактически 1 057). Правда, ее частично скомпенсировала сократившаяся на 111 суток зимовка [10, л. 6—7]. В эксплуатации суда

находились 1 019,5 суток, из них на ходу всего 452, а на стоянке почти втрое больше — 1 263.

Итогом работы АКОфлота в 1937 г. стал убыток в размере 1 737,2 тыс. руб. Фактическая себестоимость перевозки одной тонны груза составила 69,6 руб., то есть выросла против плановой на 106 %. Фонд зарплаты оказался перерасходован на 138 %. При этом среднегодовое число работников (563 чел.) превысило плановое на 10 %. С учетом всех этих показателей хозяйственная деятельность предприятия в 1937 г. признавалась «совершенно неудовлетворительной» [10, л. 23].

В марте 1937 г. в первый рейс готовился выйти пароход «Орочон». Годовой план ему определили в 29 500 т. Судно должно было перевозить уголь на линии м. Рогатый — Петропавловск. Его текущий ремонт затянулся, и только 12 мая пароход отправился в первое плавание. С заданием на этот рейс экипаж справился на 101 %. Второй рейс состоялся на западное побережье с путинным грузом и углем. Державшаяся здесь благоприятная погода способствовала успешной работе, в результате чего плановое задание было выполнено на 113 %.

По окончании рейса капитан получил телеграмму от М. М. Плехова с приказом вновь следовать на м. Рогатый за углем, необходимым АКОфлоту. При этом на пароходе находилось множество пассажиров, возвращавшихся с Камчатки по домам. Придя на место, «Орочон» встал в очередь на погрузку, состоявшую из пяти судов.

Терпевшие лишения пассажиры, отчаявшись, 17 июля отправили начальнику АКО телеграмму о своем бедственном положении: «Пароход “Орочон”, снявшись с Камчатки 8 июля, имеет на борту 250 чел. пассажиров. Последние, зная, что “Орочон” идет прямым рейсом во Владивосток, имели запас продуктов не более, чем на восемь дней. Сейчас пароход встал на Сахалине в Рогатом под погрузку угля, каковой до сих пор не производит, ожидая очереди. Пассажиры будут находиться в исключительно ненормальных условиях при погрузке угля в трюмы. Воды на пароходе недостаточно, бани нет, продуктов для пассажиров нет. Питание на пароходе в сутки стоит 15 руб. Парохода в Александровске для переброски пассажиров нет. Настаиваем дать распоряжение о немедленном следовании парохода во Владивосток» [12, л. 65].

Не ясно, какое влияние на дальнейший ход событий оказала эта депеша, но судно, дождавшееся своей очереди и принявшее всего 1 000 т топлива, получило приказ ограничиться погруженным и следовать во Владивосток за снабженческим грузом. На свой страх и риск пароход взял еще 1 000 т, полагая, что для рейса по западному побережью ему потребуется не менее 2 000 т топлива.

Во Владивостоке «Орочон» простоял месяц из-за неподготовленности грузов. Его командование, считая нецелесообразным изменять маршрут рей-

са, обратилось в обком ВКП(б), откуда пришел ответ: «Действия и распоряжения работников АКОфлота неправильные, и на них наложено взыскание».

Таким образом, третье плавание, по мнению помполита В. Г. Лопырева, оказалось сорванным «из-за неправильных, путанных, явно вредительских распоряжений АКОфлота, в частности, Плехова... Приводимые примеры являются подтверждением того, что руководители управления АКОфлота сознательно и систематически проводили вредительскую работу, направленную на срыв планов, недогруз и простой пароходов» [12, л. 112].

30 августа 1937 г. у берегов Алжира эсминец испанских мятежников потопил торпедами советское судно «Тимирязев», спустя два дня — 1 сентября 1937 г. — в Эгейском море подводная лодка атаковала пароход «Благоев».

4 сентября на «Орочоне» получили известие о их гибели. Общее собрание экипажа послало «свое проклятие обнаглевшему кровавому фашизму», прося «советское правительство принять решительные меры пресечения бандитских налетов на советские торговые суда». Моряки, приняв на себя обязательство досрочно выполнить снабженческий рейс, взять полный груз рыбопродукции и отчислить однодневный заработок на постройку более мощного теплохода взамен потопленного, призвали последовать этому примеру грузовую артель экспедиции. «Вызываем все суда АКОфлота откликнуться на наш призыв».

Вскоре в адрес начальника политсектора АКО П. Н. Притыко, назначенного на должность 17 июня 1937 г., ушла радиограмма следующего содержания: «Бригада, экспедиция, едущие пассажиры откликнулись на вызов экипажа отчислением средств на постройку более мощного теплохода. Отчислили однодневный заработок, вызывают сотрудников АКО последовать примеру. Сообщите, куда и как перевести средства...» [12, л. 75, 84].

10 сентября 1937 г. пароход получил план-наряд на очередной рейс, включавший следующие основные показатели: переход от Владивостока до Крутогорovo и обратно 2 980 миль длительностью 15 суток, рейдовая разгрузка с нормой 150 т в сутки — 19 суток без штормовых. Закончить выгрузку в последнем пункте захода — Воямполке — предполагалось 27 сентября, а 29-го пароход должен был встать под погрузку рыбопродукции в Крутогорове. Грузовые операции в этом рейсе должны были быть выполнены на 25 % лучше, чем в прошлом году, когда такой же груз (2 837 т) был снят за 26 суток [12, л. 78]. Четвертый снабженческий рейс «Орочон» выполнен успешно.

Осенью 1937 г. «Орочон» ходил на ремонт в Японию, где простоял около трех месяцев. В полном объеме требуемые судну работы выполнены здесь не были: надолго выводить его из действия руководство АКО считало невыгодным. В результате после прихода в декабре 1937 г. в Петропавловск судно вновь находилось в плохом техническом состоянии. Деревянная палуба прогнила, часть стальной обшивки проржавела, каюты текли. В результате моря-

кам приходилось ходить сушиться на другие суда. Экипаж своими силами выполнил часть работ по палубе, что позволило сэкономить стране около 10 000 иен [13, л. 42].

Пароход нуждался в капитальном ремонте лебедок и паропроводов, замене электропроводки. Осложняла жизнь экипажа и неисправная холодильная камера. Но по прибытии в Петропавловск выяснилось, что ПСРВ не сможет выполнить эти работы. Предприятие соглашалось провести лишь мелкий ремонт, с которым экипаж мог справиться и своими силами [12, л. 118].

31 мая 1937 г. между АКОфлотом и АКОснабторгом был заключен договор о сдаче в чартер трех пароходов для выполнения снабженческих рейсов:

- «Эскимоса» на 56 суток по восточному побережью от Уки до Апуки;
- «Орочона» на 84 дня по западному берегу от Гижиги до Ичи;
- «Ительмена» на 43 дня от Ичи до Озерной.

Пароходы должны были встать под погрузку во Владивостоке 10 июля и 1 августа. Они снабжались углем и водой весь срок чартера за счет АКОфлота. Флот ежесуточно получал с АКОснабторга за каждое судно 5 200—5 800 руб. Общая сумма договора определялась в 1,023 млн руб. [14, л. 136].

10 июня 1937 г. было объявлено о скором установлении срочных грузопассажирских линий каботажного плавания. На них становились «Колыма» и «Дальневосточник». Первому судну следовало ходить по западному побережью на маршруте Петропавловск — Гижига протяженностью в 1 113 миль с заходом в 25 населенных пунктов, второму — по восточному берегу на линии Петропавловск — Олюторка длиной 850 миль с заходом в 13 пунктов, в том числе и на Командоры. Первый рейс «Колымы» намечался на 15—20 июня, второй — на 25 июля. «Дальневосточник» должен был выходить в плавание 15-го числа каждого месяца, начиная с июня.

На деле работал только «Дальневосточник». Его первый срочный рейс завершился вечером 7 июля в Петропавловске, второй — в начале августа. Траулер доставил в Петропавловск 118 пассажиров. Вечером 9 августа он снялся на западное побережье до Паланы [3, № 129, 151, 176]. «Колыму», на которой в июне 1937 г. провели крайне необходимый ремонт котлов, из-за нехватки на комбинатах угля, банок, горючего «в целях частичного облегчения этого недозавоза» отправили на восточное побережье [14, л. 114].

10 сентября 1937 г. в Петропавловск морем был доставлен плот с лесом объемом 1 260 кубометров. 7 сентября его в Ключах взяло на буксир спасательное судно АКОфлота «Кит». 8 сентября караван со скоростью 3,5 узла прошел мимо м. Кроноцкого. Сплотка первой «сигары», как вскоре стали называть такие морские плоты, длилась 12 суток. Руководил ею сотрудник устькамчатской базы АКОтехснаба капитан сплотки А. И. Милютин.

По его словам, «плот делали по американской системе — сигарообразный, обтекаемой формы. Для лучшего сопротивления волнам плоту прида-

на гибкость. Он может вполне выдержать шестибалльный шторм. Единственное, чего боится наш плот — это попутной волны, которая угрожает ему переломом». Сигара длиной 50, шириной 7 и осадкой 3 м возвышалась над водой на 2 м. Длина буксира достигала 300 м. Во время плавания сигару пришлось дважды перетягивать. В этом плотогонам помогли моряки «Кита», возглавляемые капитаном П. М. Ивановым.

Первая попытка прибуксировать плот с лесом в Петропавловск была предпринята еще летом 1935 г. Она оказалась неудачной: плохо скрепленный плот по дороге размыло волнами. Неудачу приписали деятельности «вредительских элементов», якобы принимавших все меры к тому, «чтобы преградить путь камчатскому лесу».

После опытного рейса «Кита» доставка леса в Петропавловском морем прочно вошла в практику работы АКОфлота. «Мы опровергли вредительскую теорию о невозможности использовать камчатский лес», — заявил А. И. Милютин [3, № 203, 205].

В одном из рейсов «Кит», шедший из Усть-Камчатска, потерял плот с лесом и трехсотметровым буксиром. В ходе расследования происшествия, обошедшегося в 300 тыс. руб., «обнаружилась фанера, подложенная под стопорную ленту». Во «вредительстве» обвинили второго механика Мица, который, якобы, во «время приемки плота находился у лебедки... подсыпал песок и подложил фанеру. Это будто бы видели боцман Арен и матрос Бондаренко, но «укрыли эти факты от комиссии» [15, № 7].

26 октября 1937 г. руководители АКО и АКОфлота Ф. Корнюшин и М. Плехов отправили из Петропавловска во Владивосток капитану Е. Д. Бессмертному телеграмму о его временном переводе из АКО на пароход Охотско-Аянского госрыбтреста «Большой Шантар». Это судно руководство АКО хотело получить в свое распоряжение, о чем намеревалось ходатайствовать перед А. И. Микояном.

«Ваше назначение на “Большой Шантар” вызывается исключительной необходимостью обеспечить выполнение снабженческого рейса. Евграфов будет переведен к Вам (помполитом. — С. Г.)... Закрепление Вас на “Большом Шантаре”, передачу его АКО поставим перед наркомом. Сообщите Ваше мнение. Пока сдать “Симу” предлагаю Вашему старшему помощнику».

Е. Д. Бессмертный информировал свое руководство, что «Симу» он передал Л. А. Кожевникову, одновременно вместе с помполитом просил перевести на «Большой Шантар» старшего механика А. Ф. Башкова. Рассматривая свое назначение на это судно как временное, капитан просил «“Симу” оставить за мной».

Из экипажа «Симы» капитан представлял «на премирование наркому» своих помощников: старшего Л. А. Кожевникова, второго И. Д. Кадета, третьего А. С. Распопина, механиков: третьего П. А. Ильяшенко, второго Б. И. Загор-

ского, старшего А. Ф. Башкова, электрика В. Г. Стешко, матроса 1-го класса И. Г. Суконова [16, л. 80, 85].

В ноябре 1937 г. штат управления АКОфлота насчитывал 28 чел. Теперь управление возглавлял М. Н. Лялин, должность главного инженера занимал М. М. Триумфовский, морского инспектора — А. А. Гонсиоровский, главного бухгалтера — З. Ф. Корицкий, старшего плановика-экономиста — В. П. Шрамко [17, л. 93].

13 ноября 1937 г. в Петропавловск пришел долгожданный танкер «Максим Горький» [3, № 256]. Это современное дизельное судно стало первым, специально построенным для АКО: до этого потребности его флота покрывались покупкой старых, уже эксплуатировавшихся пароходов.

Еще 25 мая 1937 г. П. М. Никитины, временно исполнявший должность начальника АКО после смерти И. А. Адамовича, распорядился срочно подготовить нефтебазу в Сероглазке к прибытию танкера. Проверка ее готовности показала, что нефтехранилища не были достроены: отсутствовали причальные трубы, одна емкость не прошла испытания, другая не имела крыши. Приемку готовых резервуаров предписывалось провести 1 июня [7, л. 65].

Постройка танкера оценивалась как «произведенная явно вредительски» (судно создавалось в Японии. — С. Г.). «Он не может эксплуатироваться из-за отсутствия ряда агрегатов и механизмов, на нем установлено плохое электрооборудование». По приходу из Японии во Владивосток его намеревались здесь «окончательно отделать». Но сделать этого не удалось. Владивостокское морское агентство срочно отправило судно в Петропавловск, где необходимого ему оборудования не имелось. Танкер простаивал в порту. 3 декабря он получил распоряжение идти за топливом на нефтебазу в Сероглазке, где погрузить 120 т для заправки рефрижератора «Волга». Во время нахождения у нефтебазы выяснилось, что рефрижератор в топливе не нуждается.

В середине декабря «Максим Горький» решили вернуть во Владивосток. Экипаж, отмечая, что времени для переоборудования остается мало, полагал, что его вряд ли удастся завершить к началу весенней путины. «Так вредительски отнеслись в АКОфлоте к танкеру», — говорили некоторые из них.

Недовольство моряков вызвало и снижение суммы «столовых» с 200 руб., традиционных для танкеров Дальневосточного пароходства, до 150, принятых на сухогрузах, а также длительная задержка зарплаты [3, № 258].

В конце осени 1937 г. с восточного побережья в Петропавловск пришел буксир-спасатель «Кит». Он должен был получить ремонт и затем выйти в Жупаново в район гибели парохода «Нэнси Моллер». Это судно грузоподъемностью 5 000 т, принадлежавшее английской компании, базировавшейся в Шанхае, выбросило штормом на берег в районе Жупаново осенью 1930 г. В начале лета 1937 г. пароход «Ангарострой» доставил в Петропавловск в распоряжение Экспедиции подводных работ особого назначения оборудование

для подъема «Нэнси Моллер». Из Петропавловска к месту работ его собирались доставить на «Ките». К моменту подъема судна из Владивостока в район работ должен был подойти специальный буксир [3, № 95, 127].

Не успев закончить ремонт в полном объеме, 16 декабря 1937 г. «Кит» получил приказ собрать машину, взять бункер и идти в море. Получив уголь, имевший, как выяснилось в море, низкое качество, он отправился в плавание. Разыгравшийся шторм сорвал перевозимые на верхней палубе бочки с топливом с креплений. Перекатывавшиеся тяжелые емкости повредили рулевое управление. Моряки, спасая судно и себя, выбросили за борт 21 бочку, после чего «Кит» вернулся в порт. Вскоре он отправился во второй рейс, но не успел дойти до ворот Авачинской бухты, как в двух топках котла прогорели и провалились колосники. После вынужденного ремонта буксир вышел в третье плавание. Когда он прибыл в район Жупаново, то выяснилось, что корпус «Нэнси Моллер» разбило штормами, и пароход уже не подлежит восстановлению [15, № 38].

На 1938 г. плавсоставу АКОФлота были установлены следующие оклады, руб. (табл. 1).

Таблица 1

Должность	6-я группа	5-я группа	3-я группа
Капитан	1 125	1 050	900
Старший помощник	870	750	675
Старший механик	1 012	937	863
Второй механик	772	714	652
Электрик	420	420	—
Боцман	390	390	390
Матрос 1-го класса	300	300	292
Матрос 2-го класса	250	250	250
Кочегар 1-го класса	315	315	315
Кочегар 2-го класса	260	260	260
Машинист 1-го класса	345	345	345
Машинист 2-го класса	310	310	310
Пекарь	300	300	—
Дневальный	200	200	200
Машинный ученик	186	186	186

Размеры выплат зависели от группы, к которой относилось судно (с учетом водоизмещения и мощности машины). В третью группу вошел буксир-спасатель «Кит». Для наиболее опытных капитанов и старших механиков, длительно и безаварийно работавших на Камчатке, устанавливались персональные оклады. Кочегарам и машинистам за стирку спецодежды своими силами ежемесячно дополнительно выплачивались по 4,5 руб.

«Спецмыло» в количестве 400 граммов в месяц выдавалось судовой администрации, палубной команде, пекарю, повару и коку; машинная коман-

да, механики и кочегары получали по 800 граммов. Кочегарам, настоящим пролетариям, занимавшимся наиболее тяжелой работой у раскаленных топков, в день полагалось по 0,6 л молока на сумму 1,5 руб. [18, л. 21].

С 1 мая 1938 г. была отменена выплата капитанам и старшим механикам 150 руб. в месяц на дополнительное питание. Капитанам судов пятой и шестой групп ежемесячная выдавались 150 руб. на квартирные и 100 руб. на представительские расходы, старшие механики получали по 150 руб. квартирных [19, л. 240].

Еще 29 марта 1937 г. АКОфлот и областное управление госстраха заключили договор на страхование всех своих работников на сумму 1 000 руб. каждого [14, л. 148].

Приказом НКПП № 599 от 15 ноября 1937 г. с 1 декабря 1937 г. для моряков вводилась новая сдельная система заработной платы [10, л. 193].

Интересы АКОфлота во Владивостоке представляло местное морское агентство, размещавшееся на ул. Верхнепортовой, 57. В ноябре 1937 г. его возглавлял морской агент Глинка. Агентство располагало трехтонным грузовиком, одноэтажным деревянным жилым домом и моторным катером. Его деятельность сводилась к обслуживанию судов: снабжению их углем, водой, материалами и продуктами, производству текущего и среднего ремонтов, выплатам командам или их семьям зарплаты.

Отсутствие собственной судоремонтной базы заставляло агентство «держатъ связь со всеми заводами г. Владивостока». Они, принимая заказы, ставили условием их выполнения предоставление материалов. Сроки же исполнения заказов указывались не те, которые требовались агентству, а те, в которые заводы могли уложиться. «Ввиду того, что в большинстве случаев наши заказы исходили мелкими партиями, поэтому заводы считали такие заказы неплановыми и невыгодными, и часто от исполнения таковых отказывались совершенно. За произведенные работы морское агентство уплачивало большие суммы, так как заводы делают большие наценки». Нередко из-за отсутствия материалов агентство, для того, чтобы избежать простоя судов, было вынуждено покупать их в магазинах или на рынке, тратя на это большие средства [20, л. 3].

8 марта 1938 г. приказом по АКО № 49 деятельность Владивостокского морского агентства считалась оконченной с 1 октября 1937 г. Все его дела передавались вновь организованному Морскому отделу местной конторы общества [21, л. 167]. Помимо морского агентства ликвидировались отделения АКОснабторга и АКОрыбснаба [22, л. 8—12].

Агентирование судов АКО поручалось Морскому отделу Владивостокской конторы, являвшейся клиентом флота. Это затушевывало ответственность за простои судов во Владивостоке, тем более, что Морской отдел тайм-шитов и актов за простои не оформлял и виновных в них не выявлял.

20 декабря 1937 г. приказом по управлению по АКО были утверждены штаты управления АКОфлота на 1937—1938 хозяйственный год, то есть на период с 1 октября 1937 г. по 1 октября 1938 г.: здесь должны были трудиться 42 чел. Начальнику АКОфлота устанавливался месячный оклад в размере 1 400 руб., морскому инспектору — 900. Эксплуатационный отдел составляли: заведующий, он же заместитель начальника флота с окладом 1 100 руб., главный диспетчер (1 000 руб.) и диспетчер (800 руб.). Судомеханическая служба включала главного инженера, он же начальник службы (1 200 руб.), двух инженеров-механиков (1 100 руб.) и инженера-теплотехника (1 000 руб.). В состав управления входили прораб, радиоинспектор и делопроизводитель-чертежник. В связи с организацией с 1 апреля 1938 г. бухгалтерий на судах, штат бухгалтерии управления сокращался наполовину.

10 февраля 1938 г. штат и должностные оклады были изменены: штат включал 40 чел., а начальнику АКОфлота теперь полагалось в месяц 1 200 руб., морскому инспектору — 850, главному диспетчеру — 900 и диспетчеру — 750 [23, л. 90].

В середине 1938 г. управление АКОфлота возглавлял И. И. Петров, службу эксплуатации — В. П. Шрамко, главным инженером остался М. М. Триумфовский [23, л. 53, 55]. Во второй половине 1938 г. АКОфлот возглавил новый начальник Егоров (инициалы не установлены. — С. Г.).

Для разъездов администрации и развоза на суда материалов использовали деревянный катер «Анадырь» с мотором в 35 л. с., стоивший 25 000 руб. Его обслуживали старшина с месячным окладом 450 руб., моторист (450 руб.) и матрос (330 руб.) [21, л. 12].

17 мая 1938 г. был утвержден новый штат центрального управления АКО: теперь общество возглавлял недавний начальник его политсектора Прокофий Николаевич Притыко. Замещали начальника АКО Власкин (он же начальник производственного отдела или отдела рыбной промышленности) и Грахов, главным инженером трудился Чупахин, старшим аварийным инспектором — Гафт [19, л. 185].

28 мая 1938 г. новым начальником политсектора АКО с окладом 1 665 руб. был назначен Никита Иванович Гребенюк, его замещал Илья Ильич Шкляр, работавший в этой должности с 4 сентября 1935 г. [24, л. 5, 12].

Отчет политсектора АКО за 1938 г. донес до нас имена помполитов судов АКОфлота: Николай Никифорович Сельянов («Ительмен»), Иван Андреевич Поздняков («Чавыча»), Александр Лукич Евграфов («Сима»), Валентин Григорьевич Лопырев («Орочон»), Василий Прокопьевич Огнев («Эскимос»), Арефий Александрович Беляков («Ительмен»), Николай Петрович Петров («Орочон»). 27 ноября 1938 г. на «Якут» был назначен Н. Шубкин. Инструктором по флоту трудился Михаил Николаевич Лялин. Месячный оклад помполитов составлял 1 216 руб.

За успехи в труде нарком пищевой промышленности СССР в мае 1938 г. наградил И. И. Шкляра и А. Л. Евграфова денежными премиями в размере 1 997 и 1 824 руб. соответственно [24, л. 74].

В 1938 г. АКОфлот ожидал пополнение из шести судов: трех грузоподъемностью по 3 200 т и стольких же по 1 500 т. Два больших судна уже получили названия в честь героев гражданской войны (сейчас мы совсем по иному оцениваем это понятие: могут ли быть герои в братоубийственной войне?) — «Щорс» и «Чапаев». 22 ноября 1937 г. в адрес Московской конторы АКО пришла срочная телеграмма, информировавшая, что на основании указания А. И. Микояна Машиноимпорт покупает для АКО третий пароход этого же типа. Название для него еще не придумали, поэтому в документах он значился как «Из Америки». Машиноимпорт просил ускорить посылку в США капитана и механика для осмотра судна и организации, в случае необходимости, его ремонта. Одновременно требовалось подготовить команду с расчетом, чтобы она могла прибыть в США в конце декабря 1937 г. [25, л. 40]. Но это судно АКО не досталось.

4 января 1938 г. «Камчатская правда» сообщила: «В нынешнем году флот АКО пополнится пятью пароходами, приобретенными нашим правительством в Японии и Америке. Пароходы “Комсомолец”, “Большевик”, “Волочаевец” придут из Японии во Владивосток в ближайшие два-три месяца. Пароходы “Чапаев” и “Щорс”, купленные в Америке, грузоподъемностью в пять тысяч тонн каждый (на деле водоизмещение этих судов составляло немногим более 4 000 т. — С. Г.), находятся в пути. Во Владивосток они придут 15 января. Пароходы намерено использовать на экспрессных линиях Владивосток — восточное и западное побережья. Таким образом в этом году будет открыто регулярное сообщение между областным центром и населенными пунктами побережья» [15, № 3].

17 января 1938 г. лицензионное бюро Амторга в Нью-Йорке выдало капитану приобретенного в Балтиморе «Щорса» удостоверение № 003: «Дано советскому пароходу “Щорс”, закупленному в САСШ по заказу Амторга № 11-50/70050 по поручению и лицензии Машиноимпорта, Москва, за № 0030, на право входа в СССР. Стоимость 105 000 долларов. Получатель: согласно инструкции, имеющейся у капитана парохода. Основание: лицензия Машиноимпорта № 0030. Лицензионный сбор в сумме 4 % взимается в СССР. Заведующий лицензионным бюро И. Файнштейн» [26].

Поставка судов из Японии не состоялась. Команду, набранную для переезда «Большевика», пришлось распустить. На ее пятимесячное содержание истратили 135 тыс. руб. [27, л. 10]. В 1938 г. в адрес АКОфлота пришли лишь «Щорс» и «Чапаев». Они доставили во Владивосток 4 771 т жести для изготовления консервных банок [23, л. 40]. Здесь пароходы встали на техническое обслуживание.

17 апреля 1938 г. «Чапаев» вышел из Владивостока в свой первый рейс на Камчатку, 9 мая на полуостров отправилось второе приобретение — «Щорс», везший 3 000 т грузов. 17 мая «Щорс» прибыл в Петропавловский порт, пополнив запасы угля и воды, снялся на восточное побережье — в Корф и Кичигу. На нем размещались 600 промысловых рабочих и грузы, в числе которых находились четыре кавасаки и пять кунгасов [15, № 93, 110, 113].

В начале 1938 г. АКО решило распространить на свой флот опыт работы в 1937 г. парохода «Большой Шантар», принадлежавшего Охотско-Аянскому госрыбтресту, показавший, что при переводе судна на полный хозрасчет оно работает достаточно эффективно. С этой целью 24 января 1938 г. был издан приказ № 34, предписывавший перевести все суда АКОфлота пятой и шестой групп на полный хозрасчет с самостоятельным балансом.

Сложившаяся система эксплуатации судов АКОфлота, зачастую сводившаяся к голому администрированию и не соблюдавшая принципов хозрасчета, приводила к тому, что капитаны не могли «надлежащим образом бороться за выполнение всех показателей плана», что в итоге приводило к убыткам. Теперь пароходам предстояло стать самостоятельными хозрасчетными предприятиями с собственными счетами в Госбанке и своими оборотными средствами. В штаты их экипажей вводились ставки старших бухгалтеров. Капитаны отныне приобретали права директоров хозрасчетных предприятий. Начальнику АКОфлота следовало принять меры к вербовке на суда квалифицированных бухгалтеров [21, л. 46].

7 февраля 1938 г. траулеры «Буревестник», «Восток» и «Дальневосточник» вместе с командами были переданы из состава АКОфлота пионеру активного морского промысла на Камчатке, организованной в январе 1936 г. Базе активного опытного лова (БАОЛ). Теперь после ремонта и переоборудования они должны были стать промысловыми судами. АКОфлоту поручалось подписать договор на ремонт траулеров с ПСРВ, после чего передать документ БАОЛу, за счет которого должны были идти работы. Снабжение траулеров топливом, смазкой и краской в период ремонта поручалось их бывшему владельцу. 16 февраля 1938 г. в БАОЛ в качестве капитана «Востока» назначался капитан «Колымы» П. М. Иванов. Его должен был сменить бывший капитан «Востока» Нешевец.

Но 23 марта, «ввиду острой необходимости в переброске для путины горючего и мелких партий груза», для чего крупнотоннажные суда использовать было нерационально, траулер «Дальневосточник», вновь вернулся в АКОфлот [28, л. 68].

8 марта исполняющий обязанности начальника АКО Гладков своим приказом отметил хорошую работу «Ительмена» и объявил благодарность капитану С. И. Пронину и всему экипажу. Пронин и старший механик Ю. П. Сираж награждались полумесячным окладом, а для премирования лучших стаха-

новцев и ударников в распоряжение капитана выделялись 2 000 руб. Этой награды моряки удостоились за успешно проведенный в январе и феврале рейс по западному побережью. Несмотря на сложные ледовые условия и частые штормы, они справились с заданием и сверх плана сняли более тысячи сезонных рабочих, которых не удалось вовремя вывезти с рыбокомбинатов [21, л. 155].

19 февраля 1938 г. для определения пригодности к эксплуатации построенного еще в 1906 г. парохода «Колыма» была создана комиссия под председательством А. И. Щетининой. Попутно ей предлагалось освидетельствовать котел «Буревестника» [21, л. 132—133]. В марте 1938 г. образцы металла котлов «Колымы» отправили во Владивосток для исследования качества [28, л. 76].

«В связи с наступившей путиной и срочной необходимости заброски путинных грузов на комбинаты» «Колыме» устанавливался срок выхода из ремонта 12 июля. Он не был выдержан: 14 июля 1938 г. начала работать еще одна комиссия, определявшая возможность дальнейшей эксплуатации котлов «Колымы» и способа заварки имеющихся в них трещин. Возглавлял ее главный инженер АКО Чупахин [19, л. 15, 39]. В итоге в течение 1938 г. «Колыма» из ремонта так и не вышла.

Эта же комиссия должна была попутно оценить состояние «Чапаева» «в целях дальнейшей его эксплуатации без постановки в ремонт в данный момент». Ей также следовало «установить возможность применения на судне вместо мазута в котлах сырой нефти» [19, л. 123].

В январе 1938 г. в Петропавловском порту сложилось тяжелое положение со снабжением судов топливом. Это вынудило поставить на консервацию один из самых больших пароходов — «Орочон». 27 января 1938 г. его капитан Г. И. Александров извещал руководство АКО о том, что угля на судне, даже при строжайшей экономии, хватит лишь до 15 марта. 1 февраля 1938 г. начала работать комиссия по «окончательному решению вопроса технической возможности постановки парохода “Орочон” на консервацию». Через три дня ей следовало предоставить свое решение начальнику АКО [21, л. 95].

Для отопления судовых помещений «Орочона» и стоявшей рядом «Чавычи» решили использовать легковоспламеняющуюся сырую нефть. Это привело к пожарам. В феврале 1938 г. руководство флота распорядилось прорубить у бортов пароходов майны и держать их чистыми ото льда, заготовить пожарный инвентарь, в ночное время выставлять специальные вахты для наблюдения за жилыми помещениями, разработать расписание пожарных тревог и регулярно проводить их. Начальнику порта и директору ПСРВ предписывалось выделить вахтенных брандмейстеров для наблюдения за судами и иметь наготове пожарные машины у места их стоянки [21, л. 134].

Вот один интересный эпизод, относящийся к зимней стоянке 1938 г. и характеризующий состояние дисциплины на некоторых судах. 25 января 1938 г. помполит «Орочона» В. Г. Лопырев сообщал: «Администрация “Колымы”

дошла до того, что на пароходе некому работать. 20 января с. г. нанимают с «Орочона» кочегара Костина за 20 руб., чтобы отстоял вахту, так как свои остальные разбежались или лежат пьяные» [13, л. 35].

В марте 1938 г. уголь в Петропавловск доставил пароход «Киров», но комитет резерва при облисполкоме запретил использовать его. Из-за этого продолжала простаивать «Чавыча», а затем к ней присоединился «Эскимос». 13 апреля 1938 г. «Эскимос», вместо ранее предполагавшегося похода на западный берег Камчатки, отправился с солью в Усть-Камчатск. Затем пароход должен был выйти на Сахалин за углем [28, л. 81, 216]. За успешное выполнение последнего задания 25 мая начальник АКО премировал его моряков суммой в 3 000 руб.

С 1 февраля 1938 г. на основании постановления СНК СССР от 4 мая 1937 г. за задержку судов АКОфлота под погрузкой и выгрузкой сверх срока по вине Владивостокского и Петропавловского портов стали взыскиваться штрафные платежи. Их размер колебался в зависимости от времени простоя: за 1 час — 0,09, за 10 часов — 1,08, за 24 часа — 3,78 руб. с тонны грузоподъемности. При простое свыше 24 часов к плате 3,78 руб. добавлялись еще 0,225 руб. за каждый час. Напротив, за раннюю погрузку или выгрузку АКОфлот выплачивал портам премию по 3 коп. за тонну грузоподъемности судна [21, л. 37].

9 марта 1938 г. с Петропавловским портом был заключен договор, в соответствии с которым порт принимал на себя «полное обслуживание судов АКОфлота, включающее в себя следующие операции: наблюдение за судами в море, выполнение формальностей по приему и отправке, оформление документов, посадку и высадку пассажиров, бункеровку и снабжение водой не менее 300 т в сутки, погрузку и выгрузку, швартовку и отшвартовку, предоставление плавсредств».

Флот обязывался выдавать порту график постановки судов под загрузку не позднее 25-го числа предшествующего месяца. График должен был строиться с расчетом прибытия судов с трехсуточным интервалом, а суда, приходившие точно по нему, порт должен был обрабатывать без очереди. За сутки опоздания пароходов порту следовало уплачивать штраф в размере 500 руб. в сутки.

Порт, обладавший единственным деревянным причалом, обещал обрабатывать суда у него строго в порядке очередности их прибытия. Без очереди обслуживались только грузопассажирские экспрессы и суда, выполнявшие «специальные правительственные задания». За простой в ожидании очереди порт ни юридической, ни материальной ответственности не нес. Одновременно с обработкой судна у причала, порт должен был вести грузовые работы на рейде на одном пароходе, в том числе на нефтебазе в Сероглазке и у складов на Озерновской косе (там, где сейчас расположен городской пляж) [28, л. 81].

19 сентября 1938 г. в порту были введены новые нормы погрузо-разгрузочных работ. Теперь «люкосуточная норма», в зависимости от класса груза, составляла от 153 до 365 т. Для судов, снабженных двумя электрическими лебедками или краном на каждый люк, нормы увеличивались 10 %, для траулеров, «Кита» и «Колымы», напротив, снижались на эту же величину [29, л. 149].

На навигацию 1938 г. АКОфлота и владивостокское Вербовочное бюро АКО («Вербюро») заключили договор о порядке перевозки из Владивостока на Камчатку рабочих для предприятий АКО и их семей. Количество всех пассажиров (работников и их домочадцев) определялось в 12 000 чел.

Флот выделил для перевозки людей два судна. Пассажиры следовали на них вместе с грузом. В стандартный набор оборудования входили: деревянные нары, кухни с одной плитой и котлом из расчета на 500 чел., помещение для матери и ребенка, изолятор на 12—15 чел., «красный уголок», кладовая для продуктов, багажное помещение, уборные и ларек для розничной торговли с подсобным помещением. Все жилые и вспомогательные помещения освещались электричеством, снабжались баками для воды, плевательницами и урнами для мусора, твиндеки, в которых перевозилась основная масса людей, оснащались дополнительными трапами.

На каждое судно Вербюро назначало начальника эшелона, который должен был вместе с лекпомом (лекарским помощником) наблюдать за выполнением пассажирами правил санитарии, чистоты и порядка.

За пять судок до посадки Вербюро приобретало у АКОфлота билеты. Контролировал посадку на судно АКОфлот. При обнаружении в рейсе «зайца», его штрафовали в размере двойной стоимости отсутствовавшего билета. Бесплатно провозился багаж весом 20 кг для взрослого и 19 кг — на ребенка. Все, что весило больше, оплачивалось отдельно.

Если Вербюро не могло обеспечить ранее определенного числа пассажиров, то оно выплачивало АКОфлоту штраф 90 руб. за каждого отсутствующего. Штраф выплачивался также и при задержке судна [30, л. 87—89].

Следует отметить, что перевозка пассажиров на комбинаты и обратно нередко производилась вопреки элементарным правилам безопасности: на грузовых судах отсутствовало достаточное количество спасательных приспособлений для их многочисленного населения. Отправление судна происходило «и путем уговаривания Регистра разрешить взять пассажиров, и даже некоторого давления со стороны». К чему это могло привести, хорошо показывает пример парохода «Индиگیرка», потерпевшего 11 декабря 1939 г. крушение у берегов Японии, когда погибло свыше тысячи человек.

В апреле 1938 г. НКПП СССР отпустил свыше 400 тыс. руб. на строительство в Петропавловске пассажирского вокзала. К его сооружению намеревались приступить в этом году [15, № 38]. До сих пор люди, следовавшие на комбинаты побережий и обратно, были вынуждены неделями и даже меся-

цами ожидать попутный пароход в Петропавловске, в котором всегда ощущался большой недостаток жилья, буквально под открытым небом на улице.

4 июня 1938 г. на Камчатку пришло известие о присвоении премий НКПП СССР «За перевыполнение планов путины 1937 г.» В числе отмеченных этой наградой работников АКО были матрос «Симы» Харичков, механик Башков, помполит Евграфов, капитан «Якута» Кириллов, старший помощник Пронин, второй механик «Востока» Мамонов, капитан «Орочона» Александров и старший механик Ковалев, боцман «Чавычи» Кислицын, механик «Эскимоса» Лабут [15, № 126].

Отношения СССР с Японией во второй половине 1930-х гг. обострились до предела. Это находило отражение в различных сферах жизни, в том числе и в судоходстве. Вот какая история произошла с вышедшим 12 февраля 1938 г. из Петропавловска во Владивосток грузовым пароходом ДВГМП «Кузнецкстрой». 19 февраля это судно с экипажем в 25 чел. и 37 пассажирами зашло за углем в японский порт Хакодате, где было задержано морской полицией. Местные власти обвинили капитана В. С. Калитаева в незаконном появлении в японских водах. Через месяц, 19 марта, состоялся суд, приговоривший его к штрафу в 1 500 иен. В конце марта судно отпустили, и 7 апреля 1938 г. оно вернулось во Владивосток.

По словам капитана, первые пять дней плавание «Кузнецкстроя» протекало при благоприятной погоде, но вечером 17 февраля в Сангарском проливе пароход застиг сильный шторм. Запасы топлива на судне подошли к концу, оно несколько раз теряло управление. Капитан дважды информировал портовые власти Хакодате о необходимости захода в этот порт. После прибытия сюда, где его поначалу встретили как обычное судно, на «Кузнецкстрой» поднялись 15 полицейских, проводивших обыск и грубо обращавшихся с командой и пассажирами. Угля японцы не дали [15, № 83, 85].

В июле и начале августа 1938 г. в районе оз. Хасан, расположенного в 130 км к юго-западу от Владивостока, у границы с Китаем и Кореей, произошли боевые столкновения советских войск с японцами. Известия об этом вызвали негодование советских людей и волну патриотического подъема. На судах АКОфлота и Морлова прошли митинги, моряки собрали подарки для раненых воинов, лечившихся во владивостокских госпиталях.

Вот какую резолюцию принял митинг экипажа «Щорса» (опубликована в газете «Камчатская правда» 12 августа 1938 г.): «Заслушав сообщение о провокационном вторжении японской военщины на советскую территорию, мы, экипаж парохода «Щорс», возмущены этой провокацией и преисполнены гневом и ненавистью к зарвавшимся самураям. Мы склоняем головы перед храбрыми сынами нашей Родины, погибшими геройской смертью при защите священных границ СССР, и шлем привет и благодарность бойцам, политработникам и командирам Дальневосточного Краснознаменного фрон-

та, защищающим нашу Родину, вселяющим в нас еще большую уверенность в непобедимость Красной Армии.

Мы заявляем, что по первому зову партии и правительства готовы, не щадя своей жизни, горя любовью к своей Родине, защищать нашу отчизну — страну социализма. Пусть знают самураи, что никогда не видать им советской территории! Враг будет разбит и уничтожен на его же земле. Пусть знают самураи, что в будущей войне они встретятся с полками советских патриотов, которым есть что защищать, и есть чем защищать.

В ответ на вылазку японской военщины мы обязуемся еще лучше, еще дружнее выполнять свой трансфинплан, укреплять обороноспособность нашей страны. Мы еще выше поднимем революционную бдительность, будем нещадно бороться с врагами народа».

Как отзвук противостояния дальневосточных соседей, в середине 1938 г. в Авачинской губе появилось первое соединение сил молодого Тихоокеанского флота на Камчатке: 41-й дивизион подводных лодок.

Плановое задание АКОфлоту на 1937—1938 хозяйственный год неоднократно изменялось. Так, 16 марта 1938 г. нарком пищевой промышленности СССР А. Гилинский подписал приказ № 293 «О плане работ АКО на 1938 г.» В соответствии с ним утверждалась перевозка 160 500 т грузов и 16 100 пассажиров [22, л. 8—12]. А 4 мая 1938 г. АКО установило другие цифры: всего 187 500 т и 14 600 чел. (на Камчатку следовало доставить 98 700 т грузов и 6 700 пассажиров и вывезти с полуострова 44 500 т и 3 300 чел. По местным линиям планировалось перебросить еще 44 300 т и 4 600 чел. Кроме того, из США ожидался завоз партии жести на «Щорсе» и «Чапаеве»).

Себестоимость перевозок по отдельным судам АКО определило в размере от 59 до 169 руб. за тонну груза, в среднем 76 руб. Наибольшая стоимость приходилась на небольшие «Колыму», «Максим Горький» и «Кит»: 123, 139 и 169 руб. за тонну соответственно. Стоимость перевозки пассажиров принималась по тарифам Наркомморфлота. Себестоимость судна в чартере в сутки составляла от 8 848 для крупных пароходов до 2 255 руб. у «Колымы». Результат деятельности АКОфлота устанавливался «без прибыли и убытка» [23, л. 11—13].

Основные показатели плана по отдельным судам показаны в табл. 2 [23, л. 15]. Они, в свою очередь, тоже немного отличаются от приведенных выше.

План учитывал ожидавшееся пополнение флота. Как следует из табл. 2, в него были включены «Большевик», «Комсомолец», «Волочаевец» и «Из Америки». Как известно, эти четыре судна общей грузоподъемностью 7 700 т, которые должны были перевезти 30 000 т, в распоряжение АКО не попали. С их учетом общая грузоподъемность АКОфлота должна была составить 40 150 т, а все 15 пароходов могли одновременно принять 203 каютных пассажира.

Таблица 2

Судно	Грузопод., т	Рейсов	Миль	Груз, т	Пассажиров
«Орочон»	5 100	6	13 741	19 960	3 645
«Ительмен»	5 000	10	15 440	23 290	5 891
«Чавыча»	3 500	8	9 983	18 971	1 800
«Сима»	3 500	4	6 046	12 500	—
«Эскимос»	3 400	6	10 464	17 800	55
«Якут»	3 400	6	13 275	17 491	241
«Колыма»	1 300	10	10 034	6 618	2 626
«Кит»	150	22	9 582	4 183	—
«М. Горький»	1 000	5	6 500	5 000	—
«Щорс»	3 200	5	12 186	13 200	700
«Чапаев»	3 200	7	7 088	14 435	600
«Большевик»	1 500	4	3 140	6 000	—
«Комсомолец»	1 500	4	3 140	6 000	—
«Волочаевец»	1 500	4	3 140	6 000	—
«Из Америки»	3 200	4	3 140	12 000	—
Всего: 15	40 450	105	126 899	183 448	15 558

Для имевшихся в реальности 11 судов дедевейтом 46 172 т и общей грузо-подъемностью 32 550 т план грузоперевозок был снижен до 153,5 тыс. т.

Как видно, практиковалось планирование, заключавшееся в составлении заданий исходя из фактического состояния дел на день их утверждения. Чем ближе к концу планируемого периода утверждалось задание, тем с лучшими показателями оно выполнялось, нередко при самой безобразной организации работы.

Выполнение плана 1937—1938 хозяйственного года составило: по грузам 62,1 %, по пассажирам — 90,4 %. Единственным пароходом, справившимся с заданием, оказалась «Сима» (123 %), далеко от нее отстал «Эскимос» (95,4 %). Выполнение плана грузоперевозок (в %) по остальным судам составило: «Орочон» — 50,5, «Ительмен» — 83,3, «Чавыча» — 78,4, «Якут» — 61,2, «Колыма» — 12,6, «Щорс» — 66,4, «Чапаев» — 81,4, «Максим Горький» — 64,6, «Кит» — 32,7; в целом по флоту — 72,6 % [23, л. 25].

Такой результат объяснялся выводом из эксплуатации сильно изношенной «Колымы», на протяжении всей навигации стоявшей в ремонте, невыполнением норм грузовых работ в портах Петропавловска и Владивостока и на комбинатах из-за нехватки плавсредств и рабочей силы.

Кроме того, в течение года ни одно судно не работало по утвержденному графику. Объяснение этому было такое: «Прежнее вредительское руководство АКО не давало руководителям флота инициативы в руководстве работой флота, связывало их работу, в конце концов совершенно обезличив. Распоряжения капитанам судов давались без ведома начальника АКО флота. Все это приводило к скоплению нескольких судов в одном комбинате, и в обра-

ботке судов, как правило, существовала очередь. Следует также отметить, что часть простоев произошла из-за отсутствия угля в Петропавловском порту. И также несвоевременного выхода судов из ремонта. Флот к моменту навигации имел большой износ, не имел надлежащего ремонта, и таковой урывками производился в навигационное время, что тоже в большой мере способствовало невыполнению плана».

Настоящим бедствием оставались простои. Потери времени с 1 октября 1937 г. (начало хозяйственного года) по 15 августа 1938 г. по законченным рейсам составили 384,9 судосудок [31, л. 5].

Из них пришлось на ожидание (в %): груза — 8,2 %, очереди у причала — 18,71, погрузки и разгрузки — 1,89, оформления претензий — 1,93 %, плавсредств — 21,1 %, рабочих — 27,9 %, распоряжений начальника АКО — 3,74 %, бункеровки — 2,14 %, ледакола — 2,78 %. На перешвартовку затратили 8 судосудок (2,06 %), прочие потери составили 36,5 судосудок (9,55 %).

Общее количество простоев пароходов АКОфлота в судосудках за 1937—1938 хозяйственный год представлено в табл. 3.

Таблица 3

Пункты	Зимовка	Ремонт сверх плана	Погода	Непроизводительные	Итого
Владивосток	135,5	70,0	6,5	182,5	394,5
Петропавловск	106,0	341,0	12,5	389,0	348,5
Комбинаты	—	—	343,5	228,5	572,0
Итого:	241,5	411,0	362,5	800,0	1 815,0

В число 800 судосудок, пришедших на непроизводительные простои, указанных в табл. 3, вошли (табл. 4):

Таблица 4

Пункты	Отсутствие плавсредств	Отсутствие груза	Отсутствие угля	Прочие причины	Итого
Владивосток	41,5	14,0	—	127,0	182,5
Петропавловск	56,5	16,5	267,0	49,0	389,0
Комбинаты	151,0	21,0	19,0	37,5	228,5
Итого:	249,0	51,5	286,0	213,5	800,0

Большие простои судов наблюдались в Усть-Камчатске, грузооборот которого рос год от года. Здесь следовало организовать отдельное морское агентство — приписной пункт Петропавловского порта, а в перспективе — полноценный морской порт [23, л. 25—26].

Вывезти с комбинатов всю рыбу, заготовленную в путину 1938 г., вовремя не удалось. Пароходы опоздали, некоторые из них снимали продукцию в ноябре 1938 г., то есть уже в начале 1938—1939 хозяйственного года [23, л. 20—24].

Убытки по недобору фрахта оценивались в 1 821,6 тыс. руб. Потери от непроизводительных простоев равнялись 6 108,4 тыс. руб.

Общая сумма простоев составила почти половину фонда годового календарного времени, а производственное задание оказалось выполнено на 72,6 %.

«Если бы АКОфлот работал так, как надлежит работать советским предприятиям, то задание... было бы выполнено и перевыполнено».

Большая часть простоев, как виделось руководителям АКОфлота, вызывалась следующими причинами:

— отсутствием береговых мощностей по перевалке грузов, способствующих быстрой оборачиваемости флота. Это снова списывалось на деятельность «врагов»: «Орудовавшие на Камчатке враги народа срывали строительство порта, жилищное и механизацию грузовых процессов. Также и на комбинатах не сделано никакой механизации грузовых работ. Наряду с этим грузооборот порта, комбинатов и вообще всей Камчатки из года в год растет, и в настоящее время требуются громадные усилия и денежные затраты, чтобы догнать строительство порта, его механизацию...»;

— плохой организацией управления флотом, требовавшего «твердых графиков движения судов, дабы создать условия для клиентуры в части планирования перевозок своих грузов, подготовки их к погрузке в срок к моменту подачи данного парохода. То же самое, твердые графики движения судов необходимы для нормального пассажирского движения и культурной связи между населенными пунктами Камчатки». Руководство АКОфлота оказалось обезличено: нередко через его голову движением судов руководила администрация АКО, причем прорывы и неувязки, возникавшие в ходе путины, покрывались частыми изменениями ранее утвержденных маршрутов рейсов, переставшими быть «железным законом для всех». Флот оказался подчинен клиентуре, а не наоборот.

Вот лишь несколько примеров. Пароход «Ительмен», придя во Владивосток с продукцией 21 августа, простоял здесь 50 суток. «Чапаев» стоял 48 суток, пока решался вопрос о том, где его ремонтировать: в Петропавловске или во Владивостоке. Погрузили «Чапаева» нерационально: внизу расположили грузы для Усть-Камчатска, на них поместили оборудование холодильника для Озерновского комбината, сверху — груз для Петропавловска. После выгрузки в Петропавловске судно вышло в Озерную, где простояло 11 суток, за которые выгрузили всего 7 т. 27 октября капитан получил распоряжение сниматься в Усть-Камчатск. По дороге пришло распоряжение зайти в Петропавловск для выгрузки холодильника [32, л. 93].

Начальник Дальвостокрыбы Захаров отправил «Чавыче», следовавшей в Николаевск-на-Амуре за деталями береговых холодильников, приказ об изменении маршрута. Этот приказ отменила нарком П. С. Жемчужина. Она рекомендовала Дальвостокрыбе более не давать капитанам судов команд помимо начальника АКО.

Несмотря на это распоряжение, практика управления судами АКОфлота «через голову» его руководства продолжалась. Так, одной из радиограмм пароходу «Щорс», шедшему с рыбопродукцией во Владивосток, после того,

как он уже прошел Александровск-на-Сахалине, предписывалось зайти на Сахалин за углем и затем развести его по нескольким пунктам. Сжигавший жидкое топливо «Щорс», имевший всего четырехсуточный запас, не сумел получить его на Сахалине, в результате чего мог остаться в открытом море без бункера. 19 августа 1938 г. начальник АКО своим приказом № 179 предписал всем капитанам «никаких распряжений Дальвостокрыбы, непосредственно направленных в их адрес, без моего на то подтверждения не выполнять» [29, л. 215].

Погодные условия тоже вызывали простои, но рассматривать их целиком как «форсмажорные» было нельзя: нередко судно при длительных грузообработках, начинавшихся в хорошую погоду, заставало непогоду, требовавшую остановки работ. На ходовое же время непогода влияла мало.

Всего АКОфлот совершил за 1937—1938 хозяйственный год 50 рейсов, сжег 27 843,8 т угля, 3 212 т мазута и 581 т моторной нефти [23, л. 37, 45].

В конце 1930-х гг. суда АКО выполняли морские перевозки в размере 30 % от потребности общества, чего было явно недостаточно. 21 ноября 1938 г. начальник флота Егоров выступил с предложением создать на Камчатке «свой крупный флот, не подчиненный одному какому-либо ведомству, а с самостоятельным управлением, подчиненным Главрыбе».

По его мнению, «флот АКО перерос рамки узкого значения подсобного для путины флота и, в конечном счете, превращен в настолько узкое место в общем хозяйстве Камчатки и в той же путине, что флоту неизбежно нужно уделить большое внимание, поставив его в условия дальнейшего роста в ногу с растущим хозяйством и культурными нуждами Камчатки. Мыслится это путем придания ему самостоятельности, выделив его в Камчатское парокhodство НКПП с подчинением Главрыбе, и при этом широко развернуть жилищное строительство, строительство порта и механизацию...»

Численность плавсостава АКОфлота в конце 1938 г. достигла 580 чел. Лишь единицы из них имели жилье в Петропавловске. При сложившемся же положении, когда кадрами флот комплектовался во Владивостоке, наблюдалась большая текучесть людей, не способствовавшая поддержанию судов в исправном техническом состоянии и выполнению поставленных задач. В Петропавловске из всего командного состава АКОфлота квартиру имел только капитан Ф. И. Волчкович.

Егоров одним из первых высказался за организацию в Петропавловске техникума, готовящего морские кадры.

Приведем еще несколько эпизодов из деятельности судов флота в навигацию 1938 г. 27 июля 1938 г. «Сима», находившаяся в крайне плохом техническом состоянии, «в виде исключения, ввиду исключительно острого недостатка тоннажа и потребности Камчатки в лесе», вышла на сахалинский Пограничный лесокombинат. Пароход, несмотря на полученные еще в 1936 г.

повреждения днища, выполнил план грузоперевозок на 123 %. «Такие хорошие результаты получились в результате сплоченности экипажа, применения стахановских методов работы и умелого маневрирования судном со стороны комсостава». Приказом начальника АКО от 5 ноября 1938 г. экипажу «Симы» объявлялась благодарность, капитан Л. А. Кожевников и старший механик Н. Б. Домра премировались месячными окладами, остальным членам экипажа выделялись 5 000 руб. [29, л. 294, 44].

21 июля 1938 г. капитан «Чавычи» Ф. И. Волчкович информировал АКО-флот и политсектор АКО о ходе подписки на очередной государственный заем: «На пароходе “Чавыча” займом охвачено 47 чел. на сумму 17 020 руб. Два человека не достаёт по штату, три человека отказались подписаться. Всего 52 чел. по штату» [33, л. 1].

В 1938 г. НКПП СССР распорядился доставить на Камчатку несколько комплектов холодильников, которые намеревались разместить на крупнейших комбинатах. Это должно было стать новым словом в камчатской рыбопромышленности: до этого заморозка рыбы на полуострове в широких масштабах не применялась. Конструкции для сборки зданий холодильников заготавливали в Николаевске-на-Амуре. Четыре комплекта в Петропавловск доставили на «Чавыче». «За успешное выполнение задания по вывозке стройдеталей четырех холодильников... проведение погрузки и выгрузки без потерь и в короткие сроки» наркомат премировал Ф. И. Волчковича [29, л. 128].

18 сентября 1938 г. экипаж «Чавычи» на общем собрании решил вызвать на социалистическое соревнование команду «Щорса». Одновременно «Чавыча» желала состязаться с управлением АКОфлота, причем «по следующим пунктам»: «1. Своевременное снабжение материалами и инструментами для текущего ремонта. 2. Правильное планирование рейсовых заданий, план-наряд выдавать не позднее трех суток до отхода парохода. 3. Не задерживать судно в порту более указанного срока наряда. 4. Использовать переходы судна при полной загрузке тоннажа, не допускать пустых переходов, так же не допускать скопления судов в одном комбинате. 5. Во время стоянки судна в порту созывать производственные совещания команд судов с руководством АКО, политсектора и АКОфлота для обмена опытом работы судов...» [33, л. 3].

Как видно, перечисленные выше пункты полностью соответствовали наиболее слабым местам работы управления флота, являясь, по сути, завуалированным предложением по ее совершенствованию.

Подобные же предложения озвучивали и экипажи других судов. Примером этому является любопытный документ «Вопросы к начальнику АКО-флота от команды парохода “Эскимос”» [34, л. 19].

30 июля «Эскимос» получил от управления АКО приказ посетить Микояновск, Пымту, Воровскую и Кихчик. Через несколько часов пришло распоря-

жение зайти в Микояновск, Кихчик, Пымту, Митогу, Крутогорово и Воровскую. Такая смена последовательности пунктов заходов требовала изменения спецификации грузов, их перемаркировки и перегрузки. В результате судно простояло только под погрузкой около месяца [32, л. 93]

Танкер «Максим Горький» по прибытию из Японии семь месяцев простоял во Владивостоке на переоборудовании, обошедшемся в 344,8 тыс. руб. и завершившемся к началу мая 1938 г. [27, л. 10]. С 1 мая по 1 октября судно должно было сделать пять рейсов, перевоза в каждом по 1 000 т топлива: один по маршруту Владивосток — Петропавловск и четыре каботажных [18, л. 54].

После начала работы танкера выявился ряд дефектов, как главных, так и вспомогательных механизмов. В каждом рейсе обнаруживались все новые и новые ненормальности в их работе. По словам капитана К. Слюнина, «материал на отдельных деталях очень низкого качества. Это еще раз доказывает недоброкачественность японской продукции, особенно приготовленной для Советского Союза». Отсутствовал плавучий якорь, необходимый для спасения судна, предназначенного для плавания вдоль берегов, в случае выхода главного двигателя из строя [15, № 184].

Рационально использовать новый танкер на первых порах не удавалось, в первую очередь, из-за организационной неразберихи. «Находясь в рейсе, “Максим Горький” имел задание из Петропавловска брать горючее для комбинатов, при приходе в порт подготовил танки, выкачал балласт (воду). 31.08 Притыко дал распоряжение идти во Владивосток, для чего танки снова заполнили водой. Это распоряжение было отменено самим Притыкой, балласт был выкачан, дана задача идти на восточное побережье. За час до отхода поступило распоряжение Власкина грузить цемент 65 т, под погрузкой которого танкер простоял 36 часов» [32, л. 99].

Вышедший в середине весны из консервации «Орочон» должен был в 1938 г. сделать по плану шесть рейсов, но выполнил только три. 15 апреля судно отправилось из Петропавловска на Сахалин за углем для западной Камчатки и завершило плавание только 10 июля, перевеза за 86 суток 5 150 т. За это время «Орочону» следовало совершить три рейса и перевезти 11 000 т груза и 2 600 пассажиров. Из 86 суток простоя по метеопричинам составили 20, в пунктах погрузки и выгрузки — 28. В итоге пароход производительно работал только 38 суток.

В начале июня 1938 г. капитан Г. И. Александров информировал руководство общества о крайне плохом техническом состоянии судна: «На протяжении восьми лет АКО систематически уклоняется от необходимого “Орочону” капитального ремонта. Многочисленные ведомости на ремонт парохода давно покоятся в недрах технических отделов АКО. Судно нуждается в доке для переклейки швов двумя десятками тысяч заклепок, замене восьми грузовых лебедок новыми, смене протекающих деревянных палуб, замене всей

электропроводки, трубопроводов. Технический отдел АКО давно знает об этих нуждах, но мер к ремонту судна не принимает. Дальнейшее игнорирование ремонта повлечет за собой потерю парохода» [15, № 128].

4 августа «Орочон» снялся из Владивостока в снабженческий рейс № 3 на западный берег Камчатки, завершившийся 4 ноября 1938 г. За время этого плавания перевезли 4 055 т груза и 98 пассажиров. В рейсе подтвердилось, что судно в целом и его отдельные механизмы изношены, а некоторые из них пришли в полную негодность (пожарная и питательная донки, то есть насосы, звездочки брашпиля, такелаж, деревянная палуба, шлюпбалки).

Хроническое отсутствие необходимых материалов на складах АКОфлота увеличивало простои судов в ремонте и не давало возможности произвести необходимые работы к началу навигации в полном объеме. Так как это явление имело место из года в год, то своевременно не исправленные дефекты усугубляли техническое состояние судна.

На «Орочоне», как и на других пароходах, наблюдалась большая текучесть кадров. Ее главной причиной было отсутствие на Камчатке жилья для моряков: семьи членов экипажа оставались во Владивостоке. «Учитывая продолжительное плавание судов АКОфлота в камчатских водах, получается, что каждый старается попасть во Владивосток, и если ему это не представляется возможным — увольняется, отсюда и большая текучесть» [30, л. 58].

В октябре 1938 г. судно простаивало в Петропавловске. По мнению нового капитана Е. Д. Бессмертного, «перспектив на дальнейшую работу нет никаких, так как осмотр инспекторами Регистра СССР корпуса, механизмов, снабжения и прочего показал, что судно для дальнейшей эксплуатации непригодно и требует постановки в капитальный ремонт и докования» [30, л. 58].

О том, в каких условиях происходила обработка грузов и шла посадка пассажиров на побережьях, свидетельствуют приведенные ниже фрагменты из телеграфной переписки между столичной Главрыбой, Дальвостокрыбой и АКО (в нем упомянуты, кроме судов АКОфлота, и пароходы ДВГМП).

В начале октября на Камчатке бушевал сильный шторм, выведший из строя множество плавсредств, при помощи которых на стоявшие на рейдах комбинатов пароходы доставлялись грузы и люди. 11 октября 1938 г. из Москвы в адрес Дальвостокрыбы (Владивосток) пришла телеграмма следующего содержания: «7.10 на западной Камчатке 6 судов тоннажем 33 800 т, на восточной Камчатке 8 судов 26 100 т (всего 59 900 т), выгружаются за сутки 520 т, загружено 648. Цифры убийственные. В этих условиях на заполнение тоннажа нужно 50—60 дней. Если не будут приняты самые энергичные меры к погрузке-выгрузке, мобилизации на эту работу внимания партийных, советских организаций, команд судов, всей общественности побережья, неминуем срыв плана вывоза...» Телеграмму подписал начальник Главрыбы И. А. Шередека.

14 октября 1938 г. заместитель начальника АКО, он же начальник производственного отдела Власкин доложил в столицу: «Сентябрь последний месяц нормальной разгрузки пароходов на Камчатке, особенно на западной. Навигационное время упущено, вполне может получиться срыв планов вывоза. В сентябре надо было давать достаточное количество пароходов... Дали указание рыбокомбинатам в первую очередь грузить консервы, икру, сезонников, затем остальную рыбопродукцию... Обком ВКП(б) послал на крупные рыбокомбинаты своих уполномоченных специально по погрузке-разгрузке пароходов.

Сейчас позиция пароходов следующая: у Ичи “Маныч” погрузил 600 т, в Крутогорово “Белоруссия” выгружает лес, в Колпаково “Щорс” выгружает продовольствие и снабжение, “Якут” первый день снимает продукцию в Микояновске, “Ангартстрой” погрузил 3 000 т, “Уэлен” разгружает снабжение, “Кузнецкстрой” 12-го снялся в Петропавловск на бункеровку, чтобы также снять в Микояновске лес, “Днепрострой” берет воду, 15-го снимается в Озерную за рыбопродукцией.

В Олюторке “Киев” снял 2 500 т, после Корфа идет снимать промыслы Дальрыбопродукта, в Кичигу 14-го приходит “Красин”, в Усть-Камчатске “Чавыча” разгружает холодильник, снимает консервы, погрузил 700 т... Рыбопродукции осталось соленой около 25 000 т, консервов 20 000 ящ., сезонников около 4 000 чел.» [32, л. 131, 133].

Непогода не только мешала вывозу с побережий людей и рыбопродукции, но и становилась причиной настоящих трагедий. Одна из них произошла в конце ноября 1938 г., когда в штормовом море бесследно исчез буксир-спасатель «Кит», отправленный из Петропавловска в Усть-Камчатск. На нем находились 28 моряков и 10 пассажиров.

Комиссию по расследованию причин гибели «Кита» возглавил заместитель начальника АКО Грахов. 27 ноября 1938 г. она пришла к заключению, что буксир «пропал без вести». В качестве пособий семьям моряков «Кита» выплатили 55 897 руб. Затраты на «прочесывание» беспокойного моря в поисках пропавшего буксира составили 30 247 руб... [35, л. 118].

16 декабря 1938 г. при секторе кадров АКО организовывались восьмимесячные курсы для подготовки штурманов малого плавания и механиков третьего разряда, действовавшие «без отрыва от производства». Занятия шли ежедневно после рабочего дня, сокращенного для курсантов на два часа. Администрации АКОФлота предлагалось «создавать все условия для бесперебойного посещения курсов», деятельность которых должна была восполнить кадровый голод в среде командного состава [36, л. 55].

Это было очень кстати. Вот что сообщал капитан «Симы» Л. А. Кожевников: «В порту введено в практику выпускать суда в рейс с радистами без диплома, механиками-практиками, или судоводителями-недоучками. Иной

раз суда уходят совершенно неукomплектованными. Так, “Сима” и “Чапаев” всю навигацию работали с двумя помощниками капитана вместо положенных трех. В результате люди переутомлялись, так как на вахте приходилось стоять по двенадцать часов...» Впрочем, была, как известно, и еще одна причина постоянного кадрового голода: «Многим механикам и судоводителям, приезжающим по договорам на Камчатку, АКО не предоставляет квартир, и они уезжают обратно. Капитану парохода “Сима”, работающему на Камчатке два года, АКО не может предоставить квартиры, и он вынужден по десять месяцев не видаться с семьей...» [37, № 9].

Для обучения штурманов, механиков и радистов, не имеющих дипломов, дополнительно 19 марта 1939 г. была утверждена смета расходов на сумму 152 961 руб. Эти средства предназначались для оплаты работы курсов при Владивостокском рыбном техникуме с отрывом от производства [38, л. 34].

На 1938—1939 хозяйственный год АКО заявило потребность в перевозке 471 125 т грузов и 13 000 пассажиров. Собственным флотом (без учета его ожидающегося пополнения) оно намечало перебросить 134 000 т и 6 000 пассажиров. Остальное должны были доставить суда ДВГМП и фрахтованные.

17 ноября 1938 г. начальник АКО П. Н. Притыко утвердил «Контрольные цифры морских перевозок АКО на 1938—1939 гг.», то есть на период с 1 октября 1938 г. по 1 октября 1939 г. В соответствии с ними, завоз на Камчатку определялся в 313 900 т и 6 500 чел., вывоз с полуострова — в 76 100 т и 13 000 чел., в каботаже — 78 425 т и 1 500 чел. [23, л. 15—17].

17 февраля 1939 г. приказом по АКО № 64 показатели трансфинплана флота были определены в следующем объеме (табл. 5).

Таблица 5

Направление	Грузов	Пассажиров
Завоз на Камчатку	49 450	7 961
Вывоз с Камчатки	21 280	1 742
Местный каботаж	54 850	297
За год:	125 580	10 000

19 января 1939 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР НКПП был реорганизован: из него выделились Наркомат мясо-молочной и Наркомат рыбной промышленности (НКРП СССР). План перевозок, утвержденный НКРП СССР, составил 134 000 т и 45 000 чел., что было меньше на 36,5 % по сравнению с прошлым годом. Он учитывал снижение грузоподъемности судов ввиду перевозок снабжения, соответствующего плану по кубатуре, но более легкого (например, консервных банок), и недостаток грузов в комбинахтах, вынуждавший уходить оттуда в балласте [39, л. 18].

Штатное расписание административно-управленческого персонала АКО-флота на 1939 г. включало 40 единиц с годовым фондом зарплаты 320,4 тыс. руб. Годовая смета затрат по флоту составила 18 077,2 тыс. руб. Из них на материалы приходилось — 236 (1,3 %), топливо и смазку — 4 109,9 (22,7 %),

амортизацию и текущий ремонт — 6 959,3 (38,5 %), расходы по управлению — 1 017,3 (5,6 %), зарплату — 4 847,5 (26,8 %), прочие — 907,2 (5,1 %) [39, л. 26—27; 40, л. 40].

19 марта 1939 г. была утверждена суточная стоимость судов, руб: «Орочон» — 13 666, «Ительмен» — 11 885, «Сима» и «Чавыча» — 10 400, «Эскимос» — 10 100, «Щорс» — 9 420, «Чапаев» — 9 210, «Якут» — 9 555, «Колыма» — 4 500, «Максим Горький» — 4 000. Средняя себестоимость одних суток эксплуатации устанавливалась равной 9 128 руб., тонны перевозимого груза — 132,89 руб. [39, л. 30; 41, л. 156].

После гибели «Кита», в начале 1938—1939 хозяйственного года АКОфлот имел 10 судов. Их чистая грузоподъемность уменьшилась в 1939 г. до 30 700 т по сравнению с 32 150 т в прошлом 1938 г. Это объяснялось изношенностью. Для обеспечения безопасности плавания перевозимый груз снижался, а запасы топлива и воды увеличивались. Кроме этого, выяснилось, что грузоподъемность судов в их паспортах указана неправильно. Это обнаружила комиссия с участием представителей Регистра СССР, проводшая специальные измерения [39, л. 17].

Ввиду технической изношенности, АКОфлот в 1939 г. был вынужден все свои суда поставить в ремонт. Его срок почти по всем единицам планировался до 1 апреля 1939 г. с таким расчетом, чтобы обеспечить доставку людей и снабжения для весенней путины, но из-за отсутствия необходимых материалов и недостаточной ремонтной базы затянулся. На ПСРВ не сумели ввести «Симу» в док из-за ее несвоевременной разгрузки. «Щорс» и «Ительмен» должны были встать на верфь в январе и феврале, но их послали в плавание, поэтому ремонт продлился до конца мая [39, л. 18].

По состоянию на 1 октября 1939 г. АКОфлот имел уже 13 судов общей грузоподъемностью 36 070 т, в том числе 12 сухогрузов и один танкер. Три сухогруза, вмещавшие 5 350 т, были получены в этом году [42, л. 2].

Первым вечером 27 апреля 1939 г. в Петропавловск пришло судно, несшее на борту имя своего нового места приписки — «Петропавловск». На подходе к порту с него отправили телеграмму: «Экипаж парохода “Петропавловск” принял купленный в Нью-Орлеане пароход, предназначенный для пополнения флота АКО. Ранее этот пароход, как и многие другие суда за рубежом, из-за отсутствия работы стоял на приколе. Нам выпала почетная задача — доставить это судно к родным берегам советского Дальнего Востока. На “Петропавловске” имеется груз для Камчатки. Экипаж обязался завершить свой рейс в кратчайший срок — 46 суток — и сдать судно в отличном состоянии. Это обязательство с честью выполняется...»

Ранее «Петропавловск», построенный в 1920 г., назывался «Кононова». В США его принимала перегонная команда из Ленинграда. 14 марта 1939 г. «Петропавловск» вышел из Нью-Орлеана. Пройдя Панамский канал, он взял

курс на Лос-Анжелес. Отсюда, пополнив запасы топлива и воды, судно направилось на Алеутские острова, в Датч-Харбор. После кратковременной остановки пароход взял курс на Петропавловск. Протяженность плавания составила 8 400 миль [37, № 78].

5 мая 1939 г. на «Петропавловске» приступила к работе комиссия по определению его технического состояния и годности к эксплуатации. В ее состав вошли: аварийный инспектор при АКО Г. Ф. Левченко, старший инспектор по судоремонту АКОфлота С. И. Миронов, инженер-теплотехник АКОфлота Б. В. Виноградов, главный механик Морлова Ульянов, старпом «Чавычи» Кадет, стармех «Чавычи» Божко, радиоинспектор АКОфлота Ремизов [43, л. 267].

7 мая 1939 г. общее руководство комиссией начальник АКО возложил на начальника АКОфлота Егорова. Он обязывался в трехдневный срок заменить перегонную команду аковским экипажем и подготовить судно к выходу в первый рейс к 12 мая.

9 мая 1939 г. капитаном на «Петропавловск» вместо приведшего его на Камчатку Зозюлина временно назначался П. П. Тищенко, до этого командовавший «Колымой». Старшим механиком «Петропавловска» стал «дед» «Колымы» Ю. П. Сираж. «Колыма», имевшая крайне плохое техническое состояние, с 10 мая выводилась из эксплуатации и консервировалась. Ее временным капитаном стал старпом Моисеев, стармехом — второй механик Ильяшенко.

«Петропавловск» вступил в эксплуатацию 15 мая 1939 г. Его дедвейт составлял 2 337, грузоподъемность — 1 650 т. Первый же рейс показал, что приобретение АКОфлота оказалось удачным: «Пароход “Петропавловск”... по своим качествам и скорости хода — это замечательное судно. Во время рейса на западном побережье в Микояновский и Митогинский рыбокомбинаты “Петропавловск” развивал ход до 12,3 узлов (обычная скорость угольных пароходов АКО не превышала 8 узлов. — С. Г.). После успешной разгрузки судно через восемь с половиной суток возвратилось в порт...» Здесь его из-за нераспорядительности береговых служб ждал многосуточный простой [37, № 136].

20 июля 1939 г. «Петропавловск» встал под загрузку аварийным снабжением для отправки во внеочередной рейс, вызванный необходимостью помочь комбинатам западного побережья в ликвидации последствий пронесшегося здесь сильного шторма. Для «быстрейшего восстановления неводов, а также для выявления убытков от шторма» на судне откомандировывалась бригада управления треста АКО из пяти специалистов под руководством заместителя начальника АКО П. М. Макштаса [44, л. 22].

В октябре 1939 г. на «Петропавловске» трудились: капитан П. Н. Тищенко, старший помощник А. Д. Коломиец, второй помощник Ф. Шурыгин, третий помощник А. В. Князев, старший механик Ю. П. Сираж, второй механик М. М. Медяник, третий механик Э. С. Штюрц, старший бухгалтер С. Ф. Кро-

ха, боцман Парфенов, кок П. Ф. Радченко, пекарь В. Я. Егошин, буфетчица П. П. Петренко, дневальный Г. И. Зайцев, матросы С. И. Тимофеев, В. А. Щеголев, И. И. Моисеенко, электрик А. А. Рябоконь, машинисты Н. Т. Тюляков, Б. В. Голубев, И. И. Зацев, кочегары Я. Е. Михайленко, Г. Г. Луданик, Д. О. Серюшкин, машинист Л. В. Шерстов, радисты А. Черкасов, Н. Задонский.

В начале июня 1939 г. управление АКО получило сообщение о выходе из Ленинграда в Петропавловск нового, только что специально построенного в Англии для АКО лесовоза «Коккинаки», на корме которого крупными буквами впервые было выложено название порта приписки — «Петропавловск-Камчатский». Его плавание началось 13 июня 1939 г. и продлилось 71 сутки. За это время судно прошло 14 060 миль и перевезло 1 403 т. Лесовоз прибыл в Петропавловск 23 августа 1939 г. [39, л. 7]. В этот же день начала работать комиссия из 11 чел. по приемке судна от перегонной команды.

Ледокольный пароход «Коккинаки» типа «Фнедерикстад» представлял собой трехостровной четырехлюковый лесовоз с корпусом и надстройками обтекаемой формы, снабженный паровой машиной тройного расширения мощностью 1 180 индикаторных лошадиных сил. Чистая грузоподъемность судна составляла 2 008 т, оно имело семь стрел, шесть лебедок и стоило вместе с оборудованием чуть более 3 млн руб. В Англии пароход снабдили полным комплектом запчастей.

Судно доставило оборудование для пяти холодильников, которые предполагалось смонтировать на Кировском, Пымтинском, Колпаковском, Митогинском и Кихчикском комбинатах [37, № 144, № 222]. Штатную численность его экипажа определили в 35 чел. Комсоставу установили следующие оклады: капитану 1 050, старшему помощнику — 750, ревизору — 600, старшему механику 937, второму механику — 714 руб. [39, л. 10, 13].

После начала эксплуатации лесовоза на Камчатке выявился ряд конструктивных недостатков: малая емкость бункеров и неудобство погрузки угля, недостаток жилых помещений и их плохая теплоизоляция. Погрузка при помощи стоявшей на носу тяжеловесной стрелы оказалась затруднена. Корпус имел ледовые подкрепления, но на валу был насажен бронзовый гребной винт, а запасной — отлит из чугуна [45, л. 4—7].

25 августа началась приемка построенного в 1922 г. парохода «Терней». Это судно, ранее принадлежавшее Сахалинскому госрыбтресту и стоявшее во Владивостоке на ремонте, по распоряжению наркома приказом Главвостокрыбы № 345 от 2 августа 1939 г. было передано АКО. Приемку «Тернея» возглавил начальник Морского отдела Владивостокской конторы АКО С. М. Гинер [44, л. 135, 151].

Из пополнения 1939 г. работал только «Петропавловск». «Терней» сразу же встал на ремонт во Владивостоке, окончание которого планировалось на 10 ноября 1939 г., но фактически судно простояло до конца года. На нем ре-

монтивались механизмы и котлы, переоборудовались помещения, шли доковые работы. «Со слов знающих паромов капитанов, требуется крупный ремонт». «Коккинаки» с момента прибытия в Петропавловск до конца хозяйственного года простоял в порту, ожидая бункер.

С учетом пополнения, флот имел 11 действующих судов с чистой грузоподъемностью 32 377 т и разовой пассажироместимостью 203 чел. Выполнение ими плана перевозок показано в табл. 6 [40, л. 24].

Таблица 6

Название судна	Грузы, тыс. т			Пассажиры, тыс. чел.		
	план	факт	% вып.	план	факт	% вып.
«Орочон»	11,4	6,1	53,5	2,8	0,3	10,7
«Ительмен»	16,2	9,0	55,5	3,6	1,0	27,8
«Чавыча»	19,8	14,0	70,0	0,8	1,3	162,5
«Эскимос»	13,4	2,3	17,1	0,3	0,1	33,3
«Сима»	7,0	10,0	143,0	—	0,2	—
«Якут»	14,6	4,8	32,8	1,3	1,9	146,0
«Щорс»	11,1	5,2	46,8	0,9	0,6	66,7
«Чапаев»	19,4	10,3	53,1	0,1	1,2	1 200,0
«Колыма»	5,8	3,8	65,5	0,1	0,3	300,0
«Максим Горький»	6,8	3,5	51,5	—	—	—
«Петропавловск»	8,0	4,2	52,5	0,6	1,2	200,0
Всего:	133,5	73,5	54,8	10,5	8,1	77,1
в том числе:						
• завоз	49,5	27,6	55,7	8,0	3,0	37,5
• вывоз	21,3	17,0	79,8	1,7	1,9	111,7
• каботаж	62,7	28,6	45,6	0,8	3,3	400,0

Графики движения строились из расчета круглогодичной работы, за исключением стоянки в ремонте. Практика предшествующих лет показала, что зимние рейсы по побережью Камчатки были вполне возможны.

Как следует из табл. 6, задание флот не выполнил. Причинами этого стали:

- нарушения графиков движения из-за отсутствия единого руководства;
- невыполнение норм погрузки и разгрузки на комбинатах, особенно в Усть-Камчатске, а также простои во Владивостоке;

- обработка судов в Петропавловске не портом, а базой АКОтехснаба. АКОфлот заключал договоры с базой на каждый рейс в отдельности. При производстве грузовых операций она допускала колоссальные простои судов;

- изношенность большинства судов, не получавших в течение ряда лет капитального ремонта.

Последнее привело к тому, что летом 1939 г. Регистр СССР был вынужден снизить грузоподъемность «Ительмену» и «Симе» на 1 000, а Орочону и «Колыме» — на 500 т.

«Орочон» из восьми рейсов совершил три, выполнение плана составило: по грузам 57,4, по пассажирам — 9,8 %. Судно завершило ремонт 23 июля 1939 г., с опозданием на 98 дней, непроизводительно потеряло еще 136 суток. В рейс Петропавловск — Владивосток вышло с большим недогрузом, перевезло только 471 т рыбопродукции. Пароход должен был сделать три рейса с грузом угля в 11,4 тыс. т и 2 800 пассажирами, но вместо этого обслуживал район Пенжинской губы. 16 августа он вышел из Владивостока, имея на борту 3 000 т грузов. Корпус «Орочона» нуждался в доковом ремонте и переклепке 25 % всех заклепок.

«Ительмен» вместо девяти рейсов сделал пять. Выполнение плана составило: по грузам 55,6, по пассажирам — 28 %. Судно в 1939 г. прошло капитальный ремонт и получило класс Регистра. Имея грузоподъемность 4 000 т в феврале оно вышло на западную Камчатку с 889 т и 477 пассажирами, то есть с недогрузом в 1 700 т. С 8 апреля по 23 августа «Ительмен» должен был перевезти 5 000 т и 3 380 чел., но фактически с 12 марта по 22 августа простоял в ремонте, потеряв безрезультатно 71 день. 31 августа пароход, принявший 3 200 т и людей, снялся в рейс. 22 сентября он находился на рейде Хайрюзово.

«Сима» выполнила вместо двух рейсов пять, перевезя 10 024 взамен 7 000 т. Несмотря на то, что судно эксплуатировалось круглый год, план по тонномам был выполнен только на 79,9 %: «Сима» находилась в чартере ПСРВ и ходила на малые расстояния: на жестянобаночную фабрику и в Ковш. 7 августа «Сима» пришла на Сахалин, откуда 14 сентября снялась в Николаевск-на-Амуре за холодильным оборудованием.

Пароход нуждался в капитальном ремонте механизмов и котлов, аварийном ремонте корпуса, имевшего шесть пробоин, заделанных 150 т цемента, без которого Регистр СССР не разрешал дальнейшие плавания.

«Чавыче» планировались на год девять рейсов, фактически из-за больших простоев на восточном побережье и Петропавловске она сделала пять. Выполнение плана составило: по грузам 70,6, по пассажирам — 166,5 %. С заданием первого полугодия судно справилось на 96,5 %. Капитальный ремонт оказался сорван по вине ПСРВ. Мелкий ремонт провела команда. Регистр СССР дал право пароходу только на один каботажный рейс. По этой причине он не эксплуатировался по предусмотренному графику, но в течение пяти месяцев работал на восточном побережье с большим недогрузом. Простои исчислялись в 190 судосутках. Пароходу был необходим капитальный ремонт механизмов, котлов и корпуса, смена гребного винта, который заказали в Москве еще в 1938 г., но до сих пор не получили.

«Эскимос» не выполнил план из-за большой задержки (на 109 суток) в ремонте. Вместо девяти рейсов он сделал всего один, выполнив задание по грузам на 16,9, а пассажирам — на 38 %. Пароход в июле 1939 г. вышел из капитального ремонта, некачественно проведенного ПСРВ, получил разре-

шение Регистра СССР на право плавания в течение года. 21 августа он снялся на западную Камчатку с консервными банками. Это рейс длился почти втрое дольше ожидаемого. К концу года пароход получил ряд повреждений, в том числе трещину кормовой мачты. По заключению Регистра, ему требовалась смена котлов.

«Якут» вместо девяти запланированных рейсов сделал всего два. Выполнение задания составило 33 % по грузам, 149 % по пассажирам. Этому «способствовали» задержка в ремонте на 99 суток и большие простои. Рейс с сахалинским углем на западную Камчатку продолжался 75 суток, за это время пароход должен был сделать три плавания. В рейсе из Владивостока на западную Камчатку было перевезено только 429 т груза ввиду того, что судно взяло в твиндеки 1 211 путинных рабочих. С 7 по 17 августа пароход стоял в ожидании угля на Сахалине, затем снабжал топливом зафрахтованные суда, с 25 августа по 2 сентября принимал уголь, после чего снялся во Владивосток, где несколько дней передавал топливо на другие пароходы, после чего встал под погрузку на восточный берег. Его непроизводительные простои исчислялись в 95 суток.

Состояние механизмов «Якута» признавалось удовлетворительным, котлов, по заключению Регистра, «терпимое, необходимо менять на новые». Корпус требовал замены 15 листов обшивки и переклепки 50 % заклепок. Брашпиль вышел из строя, пароход потерял якорные цепи.

«Чапаеву» планировались 13 рейсов, из них шесть в балласте. Фактически он сделал шесть. Выполнение грузового плана составило 53, перевозки пассажиров — 83 %. При этом «тонно-мильную работу» осилили на 125,9 %, так как судно ходило по линии Петропавловск — Владивосток, в то время, как должно было трудиться в малом каботаже, то есть между Петропавловском и побережьями. «Чапаев» при грузоподъемности 3 217 т в апреле вышел из Петропавловска на западный берег, имея на борту 800 т, а в мае снялся оттуда с 1 352 т рыбопродукции и 440 пассажирами. Недогруз за два рейса составил около 3 000 т. С 15 августа пароход встал на капитальный ремонт.

«Щорс» вместо шести рейсов сделал три, задержавшись в ремонте сверх плана на 143 дня. Выполнение программы составило: по грузам 46,7, по пассажирам — 65,4 %. Эксплуатация парохода началась в первых числах октября 1939 г. Ему требовался доковый ремонт, замена части обшивки и переклепка до 35 % заклепок.

«Колыме» были запланированы шесть рейсов и 152 дня стоянки в ремонте и на зимовке. На деле пароход совершил пять плаваний и простоял 232 дня в Петропавловске на зимовке, в ожидании осмотра Регистром и из-за отсутствия угля, причем зимний ремонт на нем не проводился. При грузоподъемности 700, «Колыма» брала всего 350—400 т. Выполнение грузового плана составило 65,7, пассажирского — 371 %.

Пароход-ветеран использовался для рейдовых работ: принял уголь с «Перекопа» и снабжал им другие суда. Регистр СССР разрешил «Колыме» плавать в летний период в каботаже. С июля 1939 г. она эксплуатировалась на восточном побережье. «Колыма» имела возраст 34 года (по тогдашним нормам срок службы корпуса определялся в 50, паровых котлов — в 30 лет). Корпус требовал капитального ремонта, котлы и якорные канаты — замены, механизмы — текущего ремонта.

Танкер «Максим Горький», стоя в ремонте, «перебрал» 109 суток, поэтому вместо семи рейсов смог выполнить только четыре. Он перевез 3 468 т вместо 6 780 из-за затянувшихся работ во Владивостоке. Грузоподъемность танкера использовалась на 60—70 %, то есть в каждом плавании его недогруз достигал 200 т. На основании анализа работы в навигацию 1938 г., 27 марта 1939 г. судну были установлены нормы слива дизельного топлива (тонны в час): в Петропавловске в цистерны нефтебазы — 60, на комбинатах побережья в бочки на кунгасах — 13. На комбинатах они не выполнялись из-за малого количества тары и плавсредств на побережье. После рейса на западное побережье танкер прибыл во Владивосток, затем 27 августа вернулся в Петропавловск и встал под разгрузку. Он нуждался в доковом ремонте. Непроизводительные простои составили 55,5 суток.

«Петропавловск» совершил шесть рейсов вместо семи, выполнив задание на 51,5 % по грузам и 212 % по пассажирам. Все его рейсы являлись срочными и прошли с большим недогрузом. В одном из них с аварийным снабжением перевезли всего 60 т. 10 августа пароход вышел в плавание на западное побережье, 21 августа — на восточную Камчатку, 9 сентября вернулся в Петропавловск и встал здесь из-за отсутствия топлива. Ему требовался капитальный ремонт вспомогательного котла и корпуса, механизмы и главные котлы имели удовлетворительное техническое состояние [40, л. 34—36, 57].

Большинство судов нуждалось в смене бегучего и стоячего такелажа, пополнении или смене всех шлюпок, без чего Регистр СССР мог запретить плавание.

Обзор технического состояния флота показывает, что он имел всего два полноценных судна: «Ительмен» и «Чапаев». После ремонта и пополнения снабжения можно было эксплуатировать «Коккинаки», «Максим Горький», «Щорс», «Орочон» и «Эскимос». Полностью оказались выведенными из строя «Сима» и «Терней» (стояли в ремонте), «Чавыча» (не имела винта), «Петропавловск» и «Колыма» (запрещение эксплуатации Регистром) и «Якут» (отсутствовали брашпиль и якорные цепи).

Календарный план-график ремонта флота, согласованный с ПСРВ, с первых же дней своего существования был сорван постановкой в док по распоряжению замнаркома А. А. Ишкова потерпевшего аварию парохода НКМФ СССР «Искра». Его восстановительные работы были оценены наркоматом

в 30 суток. Специалисты АКОфлота сомневались в том, что этот срок удастся выдержать.

«Несмотря на всю очевидность, что “Искра” за 30 дней отремонтирована не будет, ее все-таки поставили в док 5 ноября 1939 г. Спуск из дока произойдет не ранее половины мая с. г. (то есть простоит вместо 30 суток 135!!!) Этим сорван своевременный выход в навигацию 1940 г. парохода “Сима”, которая по своему объему работ в доке простоит не менее 100 суток. Кроме того, по имеемым сведениям, СРВ договорилось с Морловым (по сообщению последнего) о постановке в док после “Искры” четырех тральщиков (то есть траулеров. — С. Г.), которые простоят не менее двух месяцев, после которых, по известным заводу соображениям, док будет занят другими судами. Иначе говоря, пароход “Сима” вынужден будет простоять в доке зиму 1940/41 г., а, следовательно, ни одно судно АКОфлота не получит в 1940 г. докового ремонта, в котором нуждаются большинство судов (все, кроме “Итьелмена”, “Чапаева”, “Эскимоса” и “Коккинали”)» [45, л. 7].

К качеству ремонта, производимого на ПСРВ, у АКОфлота имелись серьезные претензии. «Выход судов из ремонта задерживается и по причине частых переделок недоброкачественной работы, и по причине слабых темпов. Посредственная работа завода оплачивается нами страшно дорого из-за больших накладных расходов и из-за отсутствия в заводе рабочих низкой квалификации. Все черновые работы выполняются высокоразрядными рабочими. Отсюда — полная невозможность уложиться в те сметы, которые мы предусматриваем на ремонт. Кроме того, завод полностью не достроен, и судно, выходящее из капремонта, имеет ряд существенных недоделок (отсутствуют деревообделочный, такелажно-парусный цеха, кислородная станция, лесопилка, оборудование которой давно лежит в заводе)...»

Механико-судовая служба Главвостокрыбы планировала ремонт судов, исходя из полной готовности верфи. Так, за первые четыре месяца 1940 г. предприятие должно было выпустить 32 судна. «План вышел детским. Он не учел даже того, что у акватории СРВ такого количества судов разместить нельзя, что ввод и вывод судов в б. Раковая невозможен без лебедки, и что имеемое количество рабочих в заводе не в состоянии охватить всех судов одновременно за такой короткий срок».

Качество и темпы ремонта сдерживались нехваткой топлива и материалов. Имевшиеся же материалы использовались нерационально. АКОтехснаб неправильно распределял их по предприятиям. «На одном комбинате задыхаются от отсутствия канатов, которые гниют на других, на одних задыхаются от отсутствия красок, в то время как на других завал красок, и некуда их применить».

Капитан Е. Д. Бессмертный докладывал своему руководству о том, что на его пароходе в Жупаново были отправлены под видом водопроводных дефи-

цитные трехдюймовые трубы, применявшиеся в судовых котлах как дымогарные. Другие капитаны тоже предлагали изъять с комбинатов неликвидное оборудование и снабжение: «Флот, от которого зависит жизнь десятков тысяч людей и работа всех комбинатов, по-прежнему изнашивается».

АКОфлоту на приобретение оборудования в 1940 г. были отпущены всего 320 тыс. руб., в то время как только два гребных винта стоили 170 тыс., а семь грузовых лебедек — 200 тыс. Между тем флоту требовались дорогостоящие паровые котлы, дейдвудные трубы и валы и прочее.

Специалисты технической части АКОфлота трудились в стесненных условиях: они сидели по два-три человека за одним столом, меняясь за рабочий день по три-четыре раза, высматривая место, где временно освобождается письменный стол. Результат: «масса непроизводительных простоев, разложение труддисциплины и прямо преступная бестолочь в работе» [45, л. 8]. Теплотехников для обработки результатов испытаний судов с трудом удалось пристроить в библиотеке АКО, вызвав большое неудовольствие заведующей.

Вскоре ситуация должна была поправиться: достраивалось здание управления флота, оборудованное паровым отоплением, находившееся на ул. Ключевской, 24. Оно перешло в ведение коммунального отдела АКО 29 ноября 1939 г. [46, л. 285].

В 1939 г. Петропавловский порт из-за отсутствия договора суда АКОфлота не обрабатывал, а если и обрабатывал, то в последнюю очередь после судов НКМФ. Он же снял с себя ответственность за простои. Грузовые работы в Петропавловске шли помимо порта: этим занималась местная база АКОтехснаба, допускавшая большие простои. За это флот взыскал с нее 633 155 руб., а иски еще на 546 177 руб. ему «простило» управление АКО.

Штрафы с комбинатов взымались по прогрессивной шкале. «В тех комбинатах, где фактически взысканные суммы показаны меньше, объясняется очередностью судов, то есть, если в пункте находятся два судна, то одно из них имеет простой, за который комбинат не несет материальной ответственности, также, если простой выражается меньше суток, то в этих случаях штраф будет составлять ниже себестоимости». Простои в портах и на комбинатах за 1938—1939 хозяйственный год исчислялись в 484 судосутках на сумму 4,31 млн руб. Фактически флот получил 1,9 млн руб. штрафов [40, л. 99—100].

Всего АКОфлот перевез за 1938—1939 хозяйственный год 73 600 т, в том числе 17 000 т рыбопродукции, и 8 100 чел., то есть 54,8 и 77,1 % от плана грузов и пассажироперевозок соответственно. Чистый убыток составил 5 651 490 руб. 66 коп. Одна тонно-миля обошлась в 201 руб. 55 коп. или 171,3 % от плана. Простои по вине клиентуры достигли 484, из-за отсутствия топлива — 118 и в портах — 624 судосутки.

За год на культурно-бытовые нужды моряков были истрачены 29 601 руб. Сюда вошли расходы «на проведение революционных праздников по парохо-

дам — 7 000 руб., на путевки в санатории членам экипажей — 3 737,5 руб., на проведение вечеров стахановцев — 630 руб. На премирование: “Эскимос” — 3 000, “Сима” — 7 137, “Якут” — 1 584, “Чавыча” — 1 012, “Ительмен” — 16 868 руб.» [42, л. 52].

Суда прошли, в общей сложности, 848 200 тонно-миль. При этом они израсходовали 27 706 т артемовского, сахалинского, сучанского и корфского угля, причем на долю последнего пришлось 10 343 т. Как видно, доля местных энергоресурсов в балансе топлива для пароходов составила 37,3 %. Единственный теплоход АКО — танкер «Максим Горький» — использовал 377,4 т жидкого горючего вместо плановых 288. Лишнего топлива сожгли на 1 119 тыс. руб., «благодаря отсутствию борьбы за экономию и отсутствию твердых технически обоснованных норм» [40, л. 31; 47, л. 1].

На основании таких результатов управление АКО признало хозяйственную деятельность флота неудовлетворительной. Невыполнение заданий, в первую очередь, объяснялось срывом графика ремонта. Из 10 судов его получили только шесть, причем все они вышли с общим опозданием в 679 судосудок (то есть, два парохода не работали почти целый год). Самые большие опоздания пришлось на «Щорс», потерявший во Владивостоке 157 суток, «Эскимос» и «Ительмен», перестоявшие на Петропавловской и Владивостокской верфях по 115 суток. «Чапаев» встал в ремонт только в августе 1939 г., совершенно не обслуживались «Сима», «Чавыча» и «Колыма». «Якут» и «Щорс» кроме основного ремонта имели и аварийный, составивший у первого 14, а у второго — 54 дня.

Второй традиционной причиной оставались громадные непроизводительные простои, составившие 1 242 судосудок. Около трети из них пришлось на непогоду, а остальные — на организационные причины.

Третья причина — нахождение флота в распоряжении как АКО, так и Главвостокрыбы, ввиду чего снова отсутствовало единоначалие в руководстве им. Флота зависел от деятельности других отделов общества (АКОтехснаба, производственного), вследствие чего суда часто посылались в море недогруженными и задания им несколько раз менялись уже в пути. Так, «Петропавловск» в августе 1939 г. ушел в Усть-Камчатск недогруженным по распоряжению заместителя начальника АКО, «Колыма» в рейсе на восточном побережье по его же приказу неоднократно меняла маршрут.

«Сима» в августе по заданию АКОфлота пошла на Сахалин за углем. Главвостокрыба изменила ей задание и послала в Николаевск-на-Амуре за холодильниками для западной Камчатки. Судно простояло около месяца в ожидании погрузки, затем приняло 1 680 т, пошло на западное побережье, где выгрузило 618 т и из-за нехватки угля должно было следовать в Петропавловск с неснятым оборудованием. В результате из-за такого вмешательства западная Камчатка осталась без холодильников, а АКОфлот — без 3 000 т каче-

ственного угля. Некоторые пароходы использовались как склады: «Петропавловск» со 2 по 5 июня принимал бочечную клепку с парохода «Трансбалт», затем, когда судну требовалось идти в рейс, клепку с 5 по 15 июня перегружали на «Симу», и лишь после этого ее передали на жестянобаночную фабрику.

Для нормализации работы флота требовалось:

— окончательно ликвидировать командование судами «через голову» флота;

— наладить линейное грузопассажирское сообщение между Петропавловском и побережьями, что давало возможность забрасывать срочные грузы небольшими линейными судами, а остальные выпускать в рейс полностью загруженными;

— расширить Петропавловскую судоверфь;

— перевести флот на самостоятельное снабжение, отказавшись от услуг АКОснаба;

— механизировать Петропавловский порт, не справлявшийся с обработкой пароходов и способствовавший простоям судов;

— улучшить выделение необходимых материалов и инструментов для проведения ремонта судов силами экипажа;

— улучшить снабжение судов продуктами, оценивавшееся как «до сих пор исключительно безобразное»;

— обратить внимание на жилищно-бытовые условия, проведение технической учебы, снабжение судов обмундированием — и этим снизить текущую плавсостава;

— разрешить вопрос о снабжении судов пресной водой в порту одновременно с разгрузкой или погрузкой судна, «дабы не было имеемого в настоящее время положения, когда судно вынуждено идти за водой в бухту Тарья, Раковую или Сероглазка, брать там примитивным способом воду, простаивать дорогое время и жечь уголь на лишние переходы»;

— организовать в Петропавловске собственную топливную базу с упором на местные угли (корфские), чтобы освободиться от необходимости их завоза с Сахалина и материка, хотя бы для стоянок и грузовых работ [45, л. 9—10]. Положительный опыт использования корфского угля имелся: «Колыма» и «Чавыча» лето и осень 1939 г. проработали на этом топливе с теплотой сгорания 4 000 кКал/кг.

О важности устойчивого снабжения углем свидетельствует такой факт. В конце ноября 1939 г. в Корф на сейнере Морлова «Виллой» срочно откомандировывались начальник производственного отдела АКО П. М. Макштас и инструктор политотдела Ю. М. Кальпус. Здесь на угольных копиях в течение месяца простаивали пароходы «Чавыча» и «Колыма», которые сожгли весь свой бункер и не погрузили ни одной тонны товарного угля, необходимого

для вывоза рыбопродукции и бункеровки судов АКОфлота, становящихся на зимовку в ремонт в Петропавловске. Вскоре в Корф должны были подойти «Якут» и «Эскимос», уголь на которых также подходил к концу.

Командированные должны были «по прибытию на место выяснить причины, мобилизовать все силы копей, соседних комбинатов, судов, сконцентрировать весь годный к погрузке флот и приступить к немедленной их погрузке и бункеровке и срочной отправке в порт Петропавловск... Все [их] распоряжения... обязательны к безоговорочному выполнению всеми...» [46, л. 269].

Простои судов АКОфлота из-за отсутствия угля и связанные с этим убытки за 1937—1939 гг. приведены в табл. 7 [23, л. 5—6].

Таблица 7

Год	Простои, судочасы	Убытки, тыс. руб.	Примечание
1937	3 564	600,3	Данные с 1.01 по 1.10.1937 г.
1937—1938 хоз. год	7 209	1 893,4	Данные с 1.10.1937 по 1.10.1938 г.
1938—1939 хоз. год	2 854	900,4	Кроме этого 504 часа в ожидании мазута простоял «Петропавловск». Убыток 102,9 тыс. руб.
За три года:	13 627	3 394,1	

Характерным моментом в оценке проблем, стоявших перед флотом в 1939 г., явилось то, что, в отличие от предыдущих 1937—1938 гг., в официальных бумагах исчезли упоминания о недавней, якобы активной, деятельности «врагов народа». Теперь на них перестали «списывать» все провалы в работе. Пик «большого террора» прошел, руководящие кадры АКО перестали меняться с пугающей регулярностью, наступило время более объективных суждений о технических и организационных сложностях, сопровождающих работу любого предприятия, тем более такого, как крупная судоходная компания, действующая в тяжелых навигационных условиях Северо-Востока на необорудованном побережье. Часть ранее арестованных честных работников получила свободу, а в последствии была отмечена правительственными наградами.

19 февраля 1939 г. нарком рыбной промышленности П. С. Жемчужина подписала приказ «О мероприятиях по упорядочению работы флота и предотвращению аварий». Большинство аварий, случившихся в 1938 г., произошли вследствие нарушения трудовой дисциплины, правил плавания и недостаточной квалификации команд и комсостава. Стихия стала причиной всего лишь десяти происшествий.

Для улучшения организации и работы флота нарком утверждала перечень мероприятий. Категорически запрещался выход судов в плавание без разрешения Регистра СССР. К 15 июля 1939 г. следовало переаттестовать весь командный состав и работников управлений флотов. Проведение аттестации возлагалось на специальные комиссии при рыбных портах. В Петропавлов-

ске членами такой комиссии стали начальник АКОфлота, начальник сектора кадров АКО, главный инженер порта и аварийный инспектор НКРП СССР, возглавил ее начальник порта. «В целях создания постоянных кадров капитанов, старших помощников и старших механиков» после аттестации их следовало закрепить за определенными судами и перемещать лишь в порядке продвижения по службе [49, л. 60—62].

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 апреля 1939 г. 278 работников рыбной промышленности были награждены орденами и медалями. В их числе оказались капитан «Чавычи» Ф. И. Волчкович и недавно назначенный начальником АКО Семен Павлович Емельянов (1901 г. р., член ВКП(б) с 1919 г., образование незаконченное высшее, учился во Всесоюзной промышленной академии им. И. В. Сталина, в должности с 8 февраля 1939 г.), ранее работавший управляющий трестом «Востокрыбхолод». Оба получили ордена Трудового Красного Знамени [37, № 78].

В этот же день, 2 апреля 1939 г. начальник АКО распорядился упорядочить ношение форменной одежды. Еще 13 марта 1937 г. появился приказ «О введении новых знаков различия для работников флота и авиации рыбной промышленности НКПП СССР». Практика показала, что форма и порядок ее ношения регулярно нарушались. Теперь форма полагалась только береговым боцманам и заведующим пристанями, старшинам плавсредств, капитанам судов, капитанам и диспетчерам флота, начальнику АКО. Политотдельцы и помполиты должны были носить форму и знаки различия наравне со своими начальниками. Всем другим категориям работников надевать флотскую одежду категорически запрещалось [43, л. 38—39].

В начале мая 1939 г. коллегия НКРП СССР для поощрения наиболее отличившихся работников отрасли учредила ведомственные награды: почетный знак «Отличник рыбной промышленности» и «Похвальную грамоту стахановца в борьбе за изобилие рыбных продуктов» [37, № 78].

7 мая 1939 г. начались длившиеся неделю «выпускные испытания» для учащихся курсов штурманов малого плавания, работавших при секторе кадров АКО. Председательствовал в аттестационной комиссии капитан парохода «Колыма» П. П. Тищенко. На этом посту он заменил уехавшего начальника Петропавловского порта М. В. Стукалина.

С 1 июля 1939 г. по распоряжению наркома рыбной промышленности П. С. Жемчужиной помполитам и комсоргам судов АКОфлота и Морлова премии за перевыполнение трансфинплана стали выплачиваться наряду с капитанами и старшими помощниками капитанов. «До сего времени помполиты и комсорги на судах, несмотря на проводимую ими работу по организации и мобилизации коллектива на выполнение и перевыполнение производственных планов, не пользовались теми видами премий, которые получал командный состав судна...» [44, л. 45, 49].

19 июля 1939 г. новый начальник АКОфлота Яков Маркович Драбкин и начальник службы эксплуатации Аркадий Захарович Матусевич подали начальнику АКО докладную записку с предложениями по стимуляции усилий экипажей и береговых служб по досрочной обработке судов. Взамен введенной 1 февраля 1938 г. премии за раннее освобождение судов в размере 3 коп. за тонну грузоподъемности, они предлагали увеличить ее до 6 коп. или ввести прогрессивную шкалу: 5, 6 и 10 коп. в зависимости от сэкономленного времени. 10 августа 1939 г. приказом начальника АКО № 391 была определена новая сумма премиальных выплат «за досрочное освобождение судов АКОфлота — 6 коп.» [44, л. 128, 130].

19 сентября 1938 г. начальник АКО распорядился ввести новые нормы на грузовые работы в портах и на открытых рейдах при помощи судовых лебедок. Теперь, в зависимости от вида груза, для одного трюма они составляли от 153 до 365 т в сутки. Для судов с неполным вооружением: траулеров, «Кита» и «Колымы», имевших вместо двух по одной паре лебедок на каждом трюме, они снижались на 10 % [29, л. 149]. Спустя полгода нормы разгрузки на комбинатах были пересмотрены как завышенные и заметно превышающие нормы для судов ДВГМП. 8 апреля 1939 г. их уменьшили вдвое: от 79 до 189 т в сутки [43, л. 56, 62]. 28 июня 1939 г. нормы вновь были изменены: теперь в Петропавловске они принимались равными 170—405, а на комбинатах — 96—228 т в сутки.

В сентябре 1939 г. по решению Экономического совета при СНК СССР прошла переоценка основных средств АКОфлота. Полная стоимость его имущества составила 113,6 млн руб. [35, л. 63].

Волны разразившейся 1 сентября 1939 г. в далекой Европе Второй мировой войны докатились и до Камчатки. 28 сентября начальник АКО издал приказ о введении на судах специальных отличительных знаков, показывающих их принадлежность невоюющему СССР.

С 1 октября 1939 г. Морской отдел Владивостокской конторы АКО реорганизовывался в Морское агентство АКОфлота. Положение об агентстве вступило в силу 29 сентября 1939 г. Его начальником стал С. М. Гинер [46, л. 201].

Морской отдел, с одной стороны, подчинялся и выполнял функции, возложенные на него конторой, а с другой — выступал как представитель АКОфлота. «Это не могло не привести к тому, что работники теряли чувство меры, не могли точно определить свои обязанности, и создавалась некоторая бесконтрольность. Такое положение недопустимо и только наносит вред в работе. Так, например, Морской отдел обязан следить за финансовой частью эксплуатации судов, как конторы, так и АКОфлота, а так как контора находится с АКОфлотом в договорном отношении как фрахтователь к судовладельцу, то неизбежно возникают споры по финансовым вопросам. Работники Морского отдела попадают в анекдотическое положение».

Отдел в 1939 г. сумел провести ремонт судов АКОфлота хозяйственным способом в условиях отсутствия собственных мастерских, нехватки материалов и документации. Тем не менее, работы были «оценены на класс Регистра» [50, л. 65].

Приведем несколько эпизодов из деятельности судов АКОфлота в 1939 г. (сведения взяты из рапортов капитанов и донесений помполитов).

5 января 1939 г. приказом начальника АКО «за хорошее проведение снабженческого рейса по восточному берегу на пароходе *“Ительмен”*» его капитан премировался суммой 1 125 руб., начальник снабженческой экспедиции и его помощник — 1 000 руб. Для поощрения экипажа выделялись 2 000 руб. [41, л. 16].

В феврале 1939 г. «Ительмен» находился на западной Камчатке. Здесь во время грузовых работ отказали грузовые лебедки трюма № 4. При осмотре их вскрытых золотниковых коробок обнаружили разрушенные перегородки между паровыми каналами. В бездействовавших лебедках конденсировался пар, при быстром и неумелом их проворачивании конденсат вызывал гидравлический удар, ломавший металл. Полученное повреждение устранить на месте было нельзя.

15 марта 1939 г. пароход встал во Владивостоке на ремонт, длившийся до 2 августа. За это время он прошел док, получил полный ремонт главной машины, палубы и жилых помещений. В сентябре пароход отправился на западную Камчатку со снабжением. Поздний выход в море стал причиной невыполнения годового плана. Тем не менее, в плавании отличились капитан Н. И. Шаш, помполит В. И. Николаев, второй помощник капитана В. А. Филатов, второй механик Д. Р. Винтовкин, палубный ученик В. Макарук, матросы М. П. Дежкин и И. Ф. Филимонов, кочегар В. Х. Фролов, повар А. А. Баранов, боцман С. П. Пичужкин, старший радист М. А. Афонасьев. Среднесписочная численность экипажа по штату насчитывала 52, а фактически — 54 чел. Двумя лишними стали дополнительно разрешенные штурманский ученик и уборщица для пассажиров [51, л. 28, 48].

Деятельность *«Колымы»* в 1939 г. принесла флоту убыток в размере 253 676 руб., в основном, из-за непроизводительных стоянок. Трудовая дисциплина на пароходе была низкая, особенно на стоянках (по традиционной причине — из-за пьянства). За год на судне сменилось пять командиров и 36 рядовых моряков, было вынесено 20 дисциплинарных взысканий, три человека понижены в должности. Политико-воспитательная работа не проводилась ввиду отсутствия помполита.

Зарплата во время нахождения судна в море оценивалась как «довольно высокая». Техническая учеба охватывала всю палубную и машинную команды. Кружки техминимума выпустили 8 чел. По плану пароход должен был выполнить 3 384 тонно-мили, фактически ввиду отсутствия угля удалось сделать лишь 1 788 [52, л. 139].

«Сима» не получала никаких производственных заданий с января по июль 1939 г.: управление АКОфлота ссылалось на невозможность ее эксплуатации из-за имеющихся пробоев. Но в док ее не ставили, «допустив преступное использование парохода в качестве склада, содержа полный штат судна, как на эксплуатирующемся». В конце июля Регистр СССР разрешил выйти в рейс с консервными банками на комбинаты побережья и для доставки леса с Сахалина в Петропавловск. Весь экипаж в количестве 52 чел. включился в социалистическое соревнование «имени третьей Сталинской пятилетки» и вызвал на состязание управление АКОфлота.

Поздней осенью пароход решили поставить на ПСРВ в очередь на капитальный ремонт. 11 ноября 1939 г. «Сима» доставила в Петропавловск с западного побережья 1 500 куб. м леса, который не смогла выгрузить на рыбокомбинатах из-за шторма и «истощения угля». До 20 декабря лес не снимали из-за отсутствия угля, затем, после снабжения топливом, древесину с 20 по 27 декабря перегрузили на «Коккинаки»: «Сима» становилась в док для ремонта поврежденного еще в 1936 г. днища.

Возглавлял экипаж «Симы» с 8 марта 1939 г. капитан Никита Маркович Мирошниченко, 1892 г. р. «Трезв, вежлив в обращении с экипажем, требователен, активист». Старший помощник капитана Николай Николаевич Обухов, 1904 г. р., пришел на судно 7 июня 1939 г. Диплома по занимаемой должности он не имел, по мнению помполита И. Т. Шейкина, был «невнимателен, недобросовестный, авторитетом не пользуется, требует замены». «Дед» Николай Филиппович Филиппов, 1884 г. р., имел редкий в то время 1-й разряд, «добросовестный, трезвый, требовательный к подчиненным». Он сменил Владимира Николаевича Харламова, «выдвиженца», соответствовавшего должности стармеха, но не имевшего диплома [53, л. 11—19].

24 декабря в Петропавловске проходили выборы депутатов в городской Совет депутатов трудящихся. «Голосование» началось в шесть утра. К 11 часам дня из 52 избирателей «Симы» проголосовали 45. С шести часов утра до двенадцати ночи команда приняла 20 т угля и выгрузила 150 куб. м леса холодильников. «Настроение команды было хорошее, праздничное, в хорошо оборудованном и украшенном помещении весело наигрывал патефон. В два часа ночи 25.12 участковая избирательная комиссия полностью закончила работу...» [54, л. 86, 90].

Экипаж парохода «Орочон», снабженного паровой машиной мощностью 2 400 л. с., насчитывал 60 чел., в том числе 12 кочегаров 1-го и восемь 2-го класса, шесть матросов 1-го и четыре 2-го класса, четыре машиниста и одного машинного ученика.

20 июня 1939 г. «Орочон» вышел из капитального ремонта и был зафрахтован АКОтехснабом для доставки грузов на западную Камчатку. 15 августа пароход отправился из б. Диомид в плавание с предназначенным для Петро-

павловского порта катером «Сахалинснаб» на буксире и довел его до Микояновского комбината. На переходе хорошо работали вахты второго и третьего механиков Желудкова и Распопова: кочегары Щегольков, Шевченко, Кулемзин, Борисов, Непомнящий.

«По быстрейшему спуску и подъему кунгасов за время рейса особенно себя проявили комсомольцы боцман Башкирцев, матросы 1-го класса Мыкальников, Лютый, Крысов, плотник Недолужко, старший помощник Глинский, ревизор Иконкин, которые в тяжелых условиях, подчас угрожавших жизни, проводили подъем кунгасов (по времени на 200 %), не имея аварий».

Несмотря на проведенный капитальный ремонт, бытовые условия оставались скверными, особенно в кубрике матросов и кочегаров, где парившая труба создавала сырость. Требовало переделки и помещение столовой команды [55, л. 27].

А вот что сообщает об этом плавании приказ начальника АКО «О рейсе “Орочона” Владивосток — Пенжинский район», вышедший 7 октября 1939 г.: «В течение двух месяцев пароход стоял под погрузкой углем и снабжением, уголь грузили вручную. Отправку откладывали со дня на день. Наконец, 15 августа посадили пассажиров... неорганизованно, санпропуска не проверяли... много пассажиров село без билетов... Ночью отдали концы, и едва немного отошли, испортилась машина... Затем зашли в бухту, взяли на буксир катер, который нужно было доставить в Петропавловск. Это отняло с разными проволочками не меньше пятидневки. В Каменское пришли уже 1 октября, когда начались шторма... (катер выкинуло на берег, один кунгас с грузом утонул). Простой из-за плохой погоды.

Кроме того, этот снабженец вез путинные и другие грузы для Тигильского и Пенжинского района, а поэтому не смог забрать полностью снабжение. В районе совершенно нет стройматериалов, железа, толи, извести. Не привезли овощей. Пароход не привез также почту, и в районе нет новых газет и журналов» [55, л. 33].

На «Якуте» между капитаном и помполитом сложились ненормальные отношения. Капитан Ф. И. Волчкович утверждал, что работа последнего «построена на запугивании людей», приводя пример: механики парохода говорили, что корфский уголь плох, пар на нем не держится. Услышавший это помполит заявил: «Знаете, за то, кто говорит, что корфский уголь плох, за это расстреливают!»

Капитан говорил помполиту: «Или тебе с парохода надо уходить, или мне уходить». Предыдущий капитан Кириллов тоже не сработался с этим «комиссаром судна», который «доводил его до слез, мягкий капитан, ушел с судна». Матросы жаловались на грубость помполита, говоря о том, что он запугивает их тюрьмой. Его заявление: «Разгоню кирилловщину!» моряки со стажем работы отнесли на свой счет.

Инструктор политотдела АКО А. А. Беляков полагал, что помполита следовало перевести на другой пароход, «где еще раз проверить» [48, л. 5—24].

1 апреля 1939 г. с рапортом к начальнику АКОфлота обратился капитан стоявшего в ремонте «Эскимоса» Ф. Г. Максюткин. Он докладывал, что запасы угля на судне подошли к концу. Пять тонн топлива, полученных от «Симы», с натяжкой могло хватить лишь для отопления до 6 апреля. Между тем требовался пар для пробы машины, действия лебедок. Недостача угля задерживала работы. Капитан просил доставить на пароход 100 т топлива.

Экипаж был неполный: вакантными оставались должности старшего и третьего механиков, третьего помощника капитана, бухгалтера, пекаря и двух кочегаров. После ремонта укомплектовать его долго не удавалось. Имевшиеся кадры отличались недисциплинированностью, в их среде, особенно у кочегаров, процветало пьянство. Третий механик даже подал 25 августа 1939 г. рапорт в политотдел АКО о том, что он не может в таких условиях гарантировать безаварийную работу котлов. По мнению капитана, изложенному в служебной записке от 23 апреля, «технических дефектов нет, плавать можно». К 20 октября 1939 г. команда насчитывала 39 чел. при штате в 49. На пароходе трудились старший механик Ткач, старпом Зырянов, помполит Лейбхин, третий механик Романов [56, л. 10—14].

«С большим воодушевлением встретила команда парохода “Эскимос” постановление правительства о выпуске займа третьей пятилетки (выпуск второго года). Подписка полностью закончена. Нет ни одного моряка на пароходе, не подписавшегося на заем. Сумма подписки составляет 17 175 руб. — 93,3 % к месячному фонду зарплаты. Отдельные стахановцы подписались выше месячного оклада. Второй механик тов. Белов при зарплате 714 руб. подписался на 1 000 руб., матрос т. Снурницын получает 250 руб., подписался на 500 руб., матрос т. Помысов при таком же окладе подписался на 400 руб., старший помощник капитана тов. Бойко подписался на 1 000 руб., матрос т. Салтыков — на 500, ученик Семиуглов — на 200 руб...» [37, № 182].

В навигацию 1939 г. АКОфлоту был передан траулер Морлова АКО «Буревестник». Это небольшое судно использовалось в малом каботаже для развоза по побережьям полуострова небольших партий груза и пассажиров, перебрасывать которые на крупных судах было невыгодно. Траулер выполнил шесть рейсов по восточному и западному берегу Камчатки. Все рейсовые задания выполнялись, в среднем, на 130 %.

В июле 1939 г. состояние корпуса траулера оценивалось как удовлетворительное, главные механизмы работали исправно, единственный котел имел незначительные дефекты. Однако благодаря внимательному уходу и своевременной чистке, на его работе это не отражалось. Судну требовался якорь весом 800—900 кг взамен утопленного в июне 1939 г. на рейде комбината им. Микояна.

Один из рейсов по западно-камчатской линии начался утром 13 июня и длился до 13 июля. Он проходил по маршруту Петропавловск — комбинат им. Микояна — Большерецк — Тигиль — Палана — Пенжино — Гижига — Петропавловск. Судно прошло 2 817 миль, перевеза 166 т соли, картофеля, почты, пушнины и 152 пассажира. На ходу траулер находился 16 суток, погрузо-разгрузочные работы заняли 1,5 суток, простой составил 13,5 суток. Самые большие простои пришлось на Пенжино (135 часов 20 минут) из-за несвоевременной подачи кунгасов, приливов и отливов, и Гижигу (74 часа) ввиду ожидания бункеровки и из-за отсутствия катеров и кунгасов.

В ноябре 1939 г. механизмы и главная машина траулера требовали среднего ремонта, корпус — докования, проверки и смены части заклепок подводной части, рулевое устройство — правки погнутого во льдах баллера.

Вот какие характеристики дал помполит «Буревестника» С. В. Слабожанин некоторым лицам командного состава:

«1. Капитан Микиртичев Михаил Исаевич, 1905 г. р., беспартийный, стаж плавания с 1920 г. На траулере работает с августа 1939 г., имеет диплом штурмана дальнего плавания, дело знает хорошо, сейчас ушел работать заведующим курсами штурманов, организованных при Морлове. Судно осталось без капитана на зимний период.

2. Старший механик Наркевич Игнатий Игнатович, 1900 г. р., стаж плавания с 1928 г., на траулере с марта 1938 г. Диплома не имеет — механик-практик, механизмы в порядке, безотказно работали в 1939 г., трезвый...

3. Второй механик Дзюба Степан Дмитриевич, 1912 г. р., стаж плавания с 1928 г., на траулере с июля 1939 г., 3-й разряд. Раньше работал механиком сейнера, на паровых машинах механиком работает впервые, дисциплинированный, трезвый.

4. Третий механик Кочергин Василий Семенович, 1907 г. р., стаж плавания с 1925 г., на траулере с сентября 1939 г., 3-й разряд, добросовестный, дисциплинированный...»

Судно заключило договор о социалистическом соревновании с траулером «Восток». Подобный же договор действовал и на самом «Буревестнике» между палубной и машинной командами. В состязании между ними отличились кочегары Забклин, Забуздин, Сушин, которые, несмотря на низкую калорийность корфского угля, держали давление пара 12—13 атмосфер. Неплохо трудились и матросы Бутаков и Рузанкин [57, л. 3—10].

К началу 1939—1940 хозяйственного года АКОфлот был изношен и не мог нормально обеспечивать перевозки. Его главными задачами стали ремонт судов, на что за год потратили 5,39 млн руб., и выполнение плана оставшихся силами.

По состоянию на 1 января 1940 г. предприятие включало 20 судов: сухогрузные пароходы «Ительмен», «Колыма», «Орочон», «Сима», «Чавыча»,

«Якут», «Эскимос», «Шорс», «Чапаев», «Петропавловск», «Коккинали», «Терней»; танкер-теплоход «Максим Горький»; паровые траулеры «Гага», «Палтус», «Топорок», «Лебедь», «Буревестник», «Дальневосточник», «Восток» [58, л. 66—67].

В судовом составе в течение 1940 г. вновь произошли изменения. 3 февраля 1940 г. НКРП СССР распорядился передать «Петропавловск» Северо-Приморскому госрыбтресту. Это следовало сделать во Владивостоке, представителем управления АКО назначался начальник Морского агентства АКО-флота С. М. Гинер. Причиной передачи стал хронический недостаток на Камчатке топлива для его котлов — мазута. Из-за этого «Петропавловск» в 1939—1940 хозяйственном году простоял 225,3, а эксплуатировался всего 8 судосутки [59, л. 19].

27 апреля 1940 г. с находившихся в ремонте «Симы» и «Чавычи» в распоряжение капитана «Петропавловска» на переход до Владивостока выделялись механики и штурманы. Для наиболее рационального использования судна его с путинным грузом, ящичной и бочечной клепкой решили отправить в Жупаново, где по окончании разгрузки следовало принять 1 500 т рыбопродукции. Отход в Жупаново назначался на 29 апреля [60, л. 206—207].

По этому же распоряжению наркомата, Северо-Приморскому тресту также досталась «Колыма», но ее из-за плохого состояния корпуса и механизмов в море не выпустил Регистр: 16 апреля 1940 г. судно поставили на ПСРВ. Новый владелец получил ее в ноябре 1940 г. [61, л. 36; 62, л. 14].

Пополнило АКОфлот грузопассажирское судно «Анатолий Серов» дедвейтом 5 700 т, скоростью хода 9 узлов, имевшее 26 каютных пассажирских мест. Его построили в 1926 г. в Англии, а летом 1938 г. приобрели для нужд рыбной промышленности СССР. До этого оно совершало рейсы в южных морях, перевоза партии фруктов. В Англии судно переоборудовали для плавания в северных широтах, усилили набор корпуса.

31 сентября 1938 г. пароход под командованием капитана М. В. Иванова пришел в Мурманск. Новое название он получил в честь знаменитого летчика А. К. Серова, погибшего 11 мая 1939 г. В Мурманске пароход встал на капитальный ремонт, закончившийся 25 июня 1940 г. Затем началась подготовка к переходу на Камчатку.

12 июля 1940 г. с «Анатолия Серова» ушла радиограмма: «Пароход вышел из Мурманска во Владивосток Севморпутем... Капитан т. Дудник искусно ведет корабль, маневрируя взад и вперед. Ледяные поля постепенно отступают, но в то же время делают свое дело. В море Лаптевых остается лишь две лопасти, потом — одна... Решили продвигаться с одной лопастью... но лед делает свое дело. Четвертая лопасть остается на дне моря. Стоим во льдах сутки, другие. Пошли третьи. Вся команда уверена, что у Советской страны есть мощные ледоколы, которые придут и выведут “Анатолия Серова” из

ледового плена. На горизонте появляется краснознаменный ледокол “Красин”. Он ломает массивные льды, быстро подходит к “Анатолию Серову”. Все рады видеть победителя Арктики, пришедшего выручать экипаж “Анатолия Серова”. Быстро взяв на буксир наше судно, “Красин” стал медленно, но уверенно продвигаться вперед. С помощью “Красина” доходим до б. Провидения» [63, № 237].

Сломанный винт пришлось менять в море без подъемных кранов и приспособлений. Чтобы поднять корму судна из воды и оголить ступицу винта, за двое суток экипаж переместил 800 т груза из кормовых трюмов в носовые. Потом за дело взялась машинная команда и механики во главе с «дедом» Хвастуновым. Работая без отдыха в холодной воде при значительной зыби моряки Калиниченко, Звягин, Бобров, Лаврентьев, Куликов, Ялоянец, Цапко сняли старый винт. Взамен спущен пятитонный запасной. «Осталось завернуть в воде стокиллограммовую гайку на вал. Все работы заканчивались, но гайка имела свои капризы. Два часа в воде мучились с гайкой моряки. Силы бригады иссякли. Одна бригада кончила работать, на смену шла другая. Инициативный радист тов. Мильчаков и здесь показал свои способности, поднял дух бригады. Он приспособил доску, выравнивал гайку и вместе со вторым штурманом Дунатцевым быстро в холодной воде навернул гайку» [63, № 237].

17 октября 1940 г. для приемки «Анатолия Серова» от перегонной команды организовывалась комиссия под председательством Ф. И. Волчковича [64, л. 37]. Результаты ее работы в ноябре 1940 г. своим приказом № 627 утвердил НКРП СССР.

Основные показатели трансфинплана на 1939—1940 хозяйственный год были утверждены 14 апреля 1940 г. (табл. 8) [65, л. 97].

Таблица 8

Направление	Грузов	Пассажиров
Завоз на Камчатку	67 900	6 000
Вывоз с Камчатки	41 700	2 400
Местный каботаж	50 400	100
Итого:	160 000	8 500

На первый квартал приходились 35 550 т и 2 260 чел. Их перевозкой занималась только часть судов. Не эксплуатировались ремонтировавшиеся «Чапаев», «Щорс» и «Терней».

«Чапаев» должен был выйти из ремонта 15 ноября 1939 г., завезти промснаряжение на восточное побережье и с 18 января встать на зимний отстой во Владивостоке. На деле работы на пароходе завершились 18 декабря, но до конца года он ожидал мазут. «Щорсу» 16 октября 1939 г. следовало выйти из ремонта во Владивостоке и пойти на восточное побережье Камчатки, там снять заготовленную рыбу. Всего ему требовалось перевезти 5 300 т. Ремонт судна затянулся, только 18 декабря 1939 г. его ввели в эксплуатацию. Но вско-

ре обнаружили дефекты брашпиля, который ремонтировался одновременно с погрузкой до 31 декабря 1939 г. «*Терней*» стоял в ремонте.

«*Орочон*» по плану Главрыбы должен был собрать продукцию западной Камчатки, доставить ее во Владивосток и привезти оттуда в Петропавловск промснаряжение. В рейсе он половину времени проштормовал, сжег бункер и был вынужден зайти в Нагаево, где его сдали Колымснабу в чартер. По окончании чартера «*Орочон*» снял 240 пассажиров с западного побережья, но из-за ограниченного количества угля совершенно не погрузил рыбу. Во Владивосток судно вернулось 20 декабря 1939 г.

«*Ительмену*» также вначале следовало забрать продукцию западного побережья, затем вторым рейсом завезти с Сахалина уголь судам АКОФлота. Но из-за штормов (60 % непроизводительного простоя) пароход сжег бункер и пошел в Петропавловск, где до конца года стоял в ожидании топлива. План грузоперевозок он выполнил на 28,7 %, по пассажирам — на 108 %.

«*Чавыча*» должна была ремонтироваться, но на деле ждала погрузки в Корфе. Из-за тяжелых ледовых условий, не получив груза, вышла в Петропавловск, имея на борту всего 6,4 т и 239 пассажиров.

«*Экимосу*» следовало завезти на западное побережье 100 колхозников-переселенцев и 50 т их домашнего инвентаря, оттуда снять продукцию и выйти во Владивосток на ремонт и переоборудование жилых помещений. Он привез в Петропавловск 787 т рыбопродукции и 60 колхозников, простоял здесь в ожидании бункера до 9 ноября 1939 г. Перегрузив рыбу на пароход «*Каширстрой*», получив бункер, судно с частью снабженческого груза, взятого с «*Якута*», вышло на Командоры и восточную Камчатку. На обратном пути оно должно было взять грузовой корфский уголь, но из-за тяжелых метеоусловий, приняв только бункер, в балласте ушло в Петропавловск, имея 100 т неснятого снабгруза. Пароход выполнил план грузоперевозок на 36,6 %, по пассажирам — на 26 %. В эксплуатации он находился 92 дня, из них 50 простоял, главным образом, в ожидании угля.

«*Якут*» должен был завершить снабрейс до начала ноября, вывезти продукцию и с 18 декабря 1939 г. встать на зимний отстой во Владивостоке. Фактически рейс закончился лишь 17 декабря 1939 г. Несмотря на то, что часть груза передали на «*Эскимос*», плавание затянулось из-за тяжелых метеоусловий. Авария брашпиля заставила судно вернуться с восточного побережья в балласте в Петропавловск, где встать на ремонт, производившийся силами команды. План был выполнен на 48,8 %. В рейсе «*Якут*» пробыл 92 дня, из них 27 — штормовал на комбинатах.

«*Колыме*» требовалось доставить из Корфа 700 т угля и с 1 ноября 1939 г. встать на ремонт в Петропавловске. За первый квартал хозяйственного года судно перевезло 540,5 т, выполнив план на 76,8 %. Уголь не доставили из-за

того, что пароход не дождался груза в Корфе и стал вмерзать в лед, в силу чего был отозван в Петропавловск.

«Максим Горький» должен был сделать два рейса и перевезти 2 000 т, но фактически он доставил 2 265 т, то есть единственный выполнил план.

«Петропавловск» отстаивался ввиду запрещения ему Регистром СССР зимних плаваний. С 9 сентября 1939 г. он ждал мазут в Петропавловске, выполняя мелкий ремонт силами команды.

«Коккинаки» следовало вывезти с западного берега 1 500 т и завезти из Владивостока в Петропавловск столько же снабгруза. Но судно с начала хозяйственного года не имело топлива и было обречено на длительный простой. Чтобы избежать этого, его сдали в чартер гидрометеослужбе, снабдившей бункером для завоза груза на м. Африку и м. Лопатку. Выполнив эту работу, пароход 31 октября 1939 г. с оставшимся бункером пошел на западное побережье для выгрузки холодильников, но из-за непогоды снял только 66 т, снабдил водой «Ительмен» и был вынужден 10 ноября вернуться в Петропавловск. С этого времени до конца 1939 г. он стоял, ожидая бункер. Всего за первый квартал пароход перевез 353 т, то есть всего 11,8 % плана, и из 92 суток простоял 72.

В итоге план доставки грузов на Камчатку в октябре — декабре 1939 г. флотом был выполнен только на 53,2 %. Вывезти с полуострова вообще ничего не удалось, суда сумели снять с комбинатов всего 240 пассажиров. Они в основном ходили в каботаже и три четверти эксплуатационного времени простояли. Опыт предыдущей работы, а также текущие результаты показывали, что использовать их на восточной Камчатке с середины октября до конца марта было нерационально, так как в эти месяцы начинались штормы, а в северной части становится лед. На запад полуострова суда было нецелесообразно посылать с середины октября до середины января, когда там свирепствовали осенне-зимние штормы. Эти периоды следовало считать ненавигационными [59, л. 1—5].

Октябрь и ноябрь на западном побережье Камчатки — традиционное время буйства стихии. В 1938 г. она «предоставила» морякам всего пять рабочих дней, в 1939 г. — четыре, а в 1940 г. — ни одного. Пребывавшие в это время здесь суда ДВГМП «Свирь» и «Карл Маркс» дважды возвращались в Петропавловск для пополнения запасов угля и воды, но задачу не выполнили. «Кольма» проштормовал около Микояновска половину октября и привезла все грузы обратно в Петропавловск. «Чапаев» в октябре стоял у Кихчика. Вместо 2 000 он смог погрузить только 75 т и из-за нехватки мазута снялся во Владивосток.

Главный диспетчер АКОфлота И. Жарков предлагал отказаться от работы на западной Камчатке в эти наиболее бурные месяцы. В это время суда можно было использовать в закрытых пунктах восточного берега: в Корфе, б. Юж-

ной Глубокой, на о. Карагинском, в Шубертово. Этому способствовала и располагавшаяся в Корфе угольная база. Кроме этого флот можно было поставить на линию Владивосток — Петропавловск, а также в ремонт.

На западное побережье пароходы могли отправляться во второй половине декабря, в январе и феврале: здесь образовывались ледяные поля, которые в одной-двух милях от берега создавали защиту от волнения [63, № 293].

Грузовые и пассажирские перевозки за 1939—1940 хозяйственный год представлены следующими цифрами: при плане 160 000 т и 8 500 пассажиров флот доставил 112 339,6 т и 11 846 чел. Выполнение составило 73,7 %.

Грузоперевозки по месяцам показаны в табл. 9, т [59, л. 12].

Таблица 9

Месяц	Ввоз	Вывоз	Месяц	Ввоз	Вывоз
Октябрь	6 227	—	Апрель	5 407	2 437
Ноябрь	4 875	—	Май	10 097	2 435
Декабрь	10	—	Июнь	14 164	2 357
Январь	5 931	162	Июль	10 695	4 663
Февраль	1 799	5 847	Август	11 668	1 246
Март	6 851	—	Сентябрь	13 111	2 253

Как следует из табл. 9, ввоз составил 90 800, вывоз — 21 400 т, соотношение между ними — 4,58. Максимум ввоза приходился на самые благоприятные в погодном и ледовом отношении месяцы (с мая по сентябрь) — 59 735 т или 65,8 %. Вывоз характерен двумя максимумами — июль (4 663 т или 21,8 %) и февраль (5 847 т или 27,3 %).

Простое за год насчитывалось 1 870,5 судосудок [59, л. 15].

Убытки от аварий составили 44,9 тыс. руб.: сюда вошли затраты на восстановление «Максима Горького» после столкновения с пароходом «Ненец», заделка пробоины на «Орочоне» от удара «Чапаева» и стоимость материалов, уничтоженных при затоплении в последней аварии подшкиперской [61, л. 5].

Топлива перерасходовали очень много. Восемь пароходов пережгли его 4 682,5 т в пересчете на условное (с теплотой сгорания 7 000 кКал/кг) на сумму 1,1 млн руб. Как видно, вопросам рационального расходования топлива, занимавшего 22 % в смете на содержание флота и составлявшему в год 34 190,7 условных тонн, внимания не уделялось. Обоснованных норм расхода по каждому судну не имелось, несмотря на то, что в аппарате управления с 1936 г. находился инженер-теплотехник, «которому, по сути дела, только этим и заниматься нужно, однако даже перерасход за отчетный год не только судами не объяснен, но и судомеханической службой АКОфлота не проанализирован». Заинтересованности же машинных команд в экономии топлива не было ввиду отсутствия норм расхода и премирования за их выполнение и пере-выполнение [61, л. 5].

Только два судна: «Коккинаки» и «Колыма» не только уложились в нормы, но и получили суммарную экономию в 1 113,3 т. Опыт экипажей, сбе-

регавших топливо, не пропагандировался. Так, однотипные «Щорс» и «Чапаев» расходовали разное количество мазута. Между тем, внедрение положительного опыта второго могло бы сберечь не одну сотню тонн дефицитного горючего.

Старший механик «Коккинали» К. И. Коробов видел следующие причины перерасхода: «Например, в хорошую погоду жгут три котла. Можно произвести экономию топлива за счет сокращения лишнего ненужного пара для отопления (когда в каютах тепло), за счет экономии электроэнергии. На работу кочегаров влияет отсутствие спецодежды. Кроме того, неопытную молодежь ставят сразу первым кочегаром, который по опытности неэкономно жжет уголь... Курсантов... (выпускников краткосрочных курсов. — С. Г.) надо направлять на суда, находящиеся на стоянке, а не на море, так как к морю они не привыкли и будут плохо работать» [61, л. 19].

В 1939—1940 хозяйственном году общая грузоподъемность АКОфлота составляла 35 585 т. За год он выполнил 63 рейса с грузом и семь в балласте. В среднем одно плавание длилось 43,5 суток. Грузоподъемность судов использовалась на 66,3 %, что соответствовало плану [61, л. 19].

В эксплуатации флот находился 2 800,5 судосуток (вне эксплуатации 1 796,8, в том числе в ремонте — 1 412,1). Общее число простоев, включая метеопричины, составило 1 870,5 судосуток: из них во Владивостоке — 357,3 (18 %), в Петропавловске — 776 (40 %), на комбинатах — 787,2 (42 %) [61, л. 38].

Планировалось, что флот в этом году впервые получит прибыль 1 043 тыс. руб., однако на деле он имел 1 229 тыс. руб. убытков [61, л. 10].

К концу июля 1940 г. техническое состояние некоторых пароходов оставляло желать лучшего. «Чапаев» имел удовлетворительное качество набора, но нуждался в расточке цилиндров главной машины, перезаливке ее подшипников, капитальном ремонте котлов и вспомогательных механизмов, правке лопастей винта. Его деревянные стрелы треснули. Бытовые условия были тяжелыми: не хватало помещений для комсостава, команда размещалась в восьми- и десятиместных кубриках. Отсутствовали прачечная, сушилка и шкафы для спецодежды. Замены требовали электропроводка и радиоборудование. «Щорс» из-за повреждений корпуса имел разрешение Регистра работать только до 20 декабря, «Эскимос» — до 1 октября 1940 г. В удовлетворительном состоянии находились «Максим Горький» и «Ительмен» [40, л. 51].

В 1940 г. НКРП СССР вновь дал Главрыбе право руководить работой флота. Результатом этого снова явилось двойное управление и разрыв транспортной и финансовой деятельности: планирование и управление сосредоточилось в Главвостокрыбе, а материальная и финансовая ответственность остались в АКОфлоте. Главвостокрыба распоряжалась судами, давала капитанам указания, даже не сообщая об этом АКОфлоту, чем срывала выполнение его обязательств перед клиентурой.

К чему это приводило, весьма образно в августе 1940 г. излагала газета «Камчатская правда»: «Судами командуют все, кому только не лень. Пароходами командуют: из АКО тт. Емельянов, Дедков, Макштас, Драбкин, Матусевич; из Владивостока — начальник Главка тов. Захаров, его заместители: Яценко и Штец, начальник управления флотом тов. Гинер, морагент тов. Иоффе. Командует отдельными судами и замнаркома тов. Николаев. И все по-разному. Попробуй разобраться в этих командах. И суда дергаются. Они превращены в футбольные мячи, Тихоокеанский бассейн — в футбольное поле. Дорого же обходятся государству матчи, какие проводят игроки из Главка и АКО!» [63, № 177].

22 марта 1940 г. руководство АКО распорядилось проверить противопожарную готовность судов. Поводом к этому послужил приказ НКРП СССР № 1 от 2 января 1940 г., предписывавший улучшить противопожарную охрану и меры борьбы с огнем: только за три месяца 1939 г. от неисправности оборудования и от несоблюдения правил безопасности имелись 32 случая возгорания с жертвами и убытками на 779 328 руб.

В конце марта 1940 г. прошли учебные пожарные тревоги на пяти судах. «Петропавловск» получил оценку «отлично», «Щорс» и «Якут» — «хорошо». А вот «Эскимос» к тушению пожара оказался совершенно не готов. Команда и часть комсостава совершенно не знали своих обязанностей по тревоге, часть моряков не включили в расписание пожарных вахт. Судно стояло без паров, ручные пожарные насосы, несмотря на это, не были готовы. Второй помощника капитана и радист вообще не отреагировали на сигнал тревоги. Такое же положение наблюдалось и на «Колыме», причем здесь ручной насос со шлангом были совершенно неисправны: бороться с пожаром можно было только одиннадцатью огнетушителями.

Итогом проверки стал приказ управляющего трестом АКО С. П. Емельянова № 156 от 21 апреля 1940 г., объявлявший капитанам Портнягину, Пронинову, Киселеву, старшим помощникам Чекову и Крикуну благодарности. Капитанам «Эскимоса» и «Колымы» ставилось на вид, их старшим помощникам, нерадивым ревизору и радисту объявлялись выговоры [66, л. 121—122, 276].

24 марта 1940 г. «Камчатская правда» писала о некоторых моряках АКО-флота: «Среди боцманов наиболее колоритной фигурой является боцман парохода “Якут” Миклашевич, награжденный знаком “Отличник рыбной промышленности”. Более пятидесяти лет плавает он по морям и океанам... С тех пор, как “Якут” был пригнан из Америки, Миклашевич не сходит с него... Среди женщин-морячек выделяется пекарь парохода “Щорс” Анна Павловна Картемкина. Более десяти лет она плавает на судах АКО». Знаками и похвальными грамотами были награждены 24 моряка [63, № 69, 76].

14 мая 1940 г. секретным приказом по АКО № 07 вводились в действие инструкции Главного штаба Наркомата Военно-Морского флота о связи во-

енных кораблей с торговыми и для капитанов конвоируемых судов. Начальник Петропавловского порта АКО М. В. Стукалин должен был немедленно ознакомить с инструкцией всех капитанов, выделить из числа команд сигнальщиков и организовать «своими средствами» их подготовку. За два дня до выхода в море капитаны должны были являться к нему для проверки знаний. С 20 мая 1940 г. устанавливался запрет на выход в море капитанов, не усвоивших положения инструкций [67, л. 12].

21 июня 1940 г. было объявлено новое положение об оплате труда экипажей, разработанное Главвостоккрыбой. Оклады по некоторым должностям указаны в табл. 10, руб.

Таблица 10

Должность	Орочон, Ительмен	Эскимос, Чавыча	Терней	Коккинаки	М. Горький
Капитан	1 728	1 568	1 408	1 280	1 320
Старший помощник	1 280	1 168	1 056	986	1 020
Старший механик	1 500	1 360	1 240	1 124	1 196
Четвертый механик	760	704	656	608	660
Боцман	584	554	554	504	554
Матрос 1-го класса	432				474
Кочегар 1-го класса	440—480				—
Радист	720—780				798

Части работников, имевших до введения этих ставок более высокие оклады, их сохранили [49, л. 268—269]. Годовой фонд зарплаты АКОфлота определялся в 7 242,7 тыс. руб. [65, л. 118].

5 сентября 1940 г. всем судам АКОфлота предписывалось производить гидрометеорологические наблюдения без особого вознаграждения экипажам и передавать их по радио в Управление гидрометслужбы [49, л. 85].

Для пополнения кадров моряков с 1 октября 1940 г. при управлении АКО открывались девятимесячные курсы машинистов и трехмесячные курсы кочегаров и матросов 1-го класса общей численностью 120 чел. Заведование курсами возлагалось на А. И. Хмырову. Укомплектовать их предполагалось демобилизованными красноармейцами и краснофлотцами [49, л. 107].

В конце декабря 1940 г. учеба матросов и кочегаров завершилась. В начале января 1941 г. состоялись экзамены по дисциплинам: «Эксплуатация паровых котлов», «Тепловые процессы», «Типы котлов», «Морская практика», «Люция и навигация», «Устройство и теория корабля». Приемную комиссию возглавил исполняющий обязанности начальника АКОфлота А. З. Матусевич. Аттестованные выпускники распределялись на суда АКОфлота и Морлова «с таким расчетом, чтобы все курсанты были направлены на суда не позднее 5 января 1941 г.» [68, л. 55].

Учился и комсостав: в течение 1940 г. на подготовку 13 механиков-паровиков и восьми штурманов дальнего плавания затратили 130,1 тыс. руб. Курсы техминимума выпустили 157 чел. [61, л. 29].

В феврале 1940 г. во Владивостоке открылось Морское агентство АКО-флота, предназначенное для агентирования его судов [61, л. 23]. Его штатное расписание включало 16 чел. Начальнику устанавливался месячный оклад 1 200 руб., инспектор по судоремонту получал 900 руб. [65, л. 116]. В распоряжении агентства имелась четырехместная легковая автомашина «Форд», эксплуатировавшаяся с 1929 г.

14 октября 1940 г. на основании приказа по НКРП СССР от 27 сентября 1940 г. № 0–87/4 Морское агентство ликвидировалось. АКОфлоту разрешалось иметь при Владивостокской конторе одного представителя — агента для производства расчетов по фрахту и услугам. Ведение балансового учета операций АКОфлота возлагалось на аппарат конторы. Начальнику АКОфлота Я. М. Драбкину следовало заключить с конторой договор на эксплуатацию судов [64, л. 22].

О характере взаимоотношений флота с Владивостокской конторой свидетельствует спор, возникший между ними об оплате услуг «Ительмена». Контора взяла его в чартер в конце 1939 г. для снабрейса по западной Камчатке. При заключении договора суточная стоимость судна определилась в 11 385 руб., но при окончательном расчете она выросла до 14 737 руб. С учетом штрафов (в четырехкратном размере) за простои АКОфлот требовал заплатить ему 663 808 руб.

Флот объяснил увеличение стоимости выводом из эксплуатации «Симы» и «Чавычи», расходы на содержание которых он возложил на действующие суда. Увеличенные штрафы по решению правительства, и то лишь в три раза, разрешались только для ДВГМП. Контора полагала, что «если АКОфлот настаивает на предоставлении ему прав пароходства», он не имел права «вмешиваться в действия чартированных пароходов, а своим вмешательством лишил себя права применять штрафные санкции. Нам понятно, что в условиях единого хозяйства, каким является АКО, применять все эти положения с хозяйственной стороны не всегда целесообразно, но этим самым подчеркивается хозяйственная нецелесообразность перекладывания убытков АКОфлота на Владивостокскую контору».

Председатель ликвидационной комиссии конторы М. А. Бронштейн в записке от 12 сентября 1940 г., адресованной начальнику АКО С. П. Емельянову, полагал, что себестоимость судов АКОфлота значительно превышала морфлотовскую, а флот применял наиболее выгодные ему формы эксплуатации судов, то есть сдачу их в чартер, вследствие того, что Владивостокская контора «была заинтересована в эксплуатации прежде всего судов АКО, и возник данный спор. Не исключено то обстоятельство, что если бы АКОфлот не входил в систему АКО, Владивостокская контора отказывалась бы чартировать суда с такой большой себестоимостью».

28 сентября 1940 г. стороны пришли к соглашению, по которому АКО-флот снял однократный размер штрафа на сумму 1 117 тыс. руб., то есть уменьшил сумму задолженности ему конторы [69, 20—24].

Конфликты возникали и с другими организациями. Так, 28 сентября 1940 г. наркомат распорядился Дальрыбсбыту оплатить простой «Коккинали», «Ительмена» и «Чапаева» на сумму 276 782 руб. Наркомат установил, что Дальрыбсбыт, зафрахтовавший эти пароходы, не обеспечил их своевременной выгрузки. На основании этого иск, поданный флотом, признавался правильным и подлежащим удовлетворению [70, л. 132].

Покажем, как в 1939—1940 хозяйственном году работали отдельные суда, и с какими проблемами приходилось сталкиваться их экипажам.

В начале 1940 г. на танкер *«Максим Горький»* прибыл новый помполит Григорий Георгиевич Прохоров. Он отметил скверные бытовые условия, в которых находились моряки: постельных принадлежностей имелось только по одному комплекту, полотенец не было вообще. Подобная неустроенность способствовала большой текучести: из 32 членов экипажа за время последней стоянки обновились 26. Ее сокращению способствовало улучшение быта, в частности обеспечение тремя комплектами белья на человека и регулярная его смена через десять дней. На судно пришла пачка газет, скопившихся за девять месяцев, хранившихся с весны 1939 г. в политотделе АКО.

15 ноября 1939 г. во время маневрирования возле берега на танкере отказала машина: она не запустилась на задний ход, и судно наткнулось на мель в Ковше. По счастливой случайности беды не случилось: дно оказалось песчаным. До этого подобное происшествие произошло 23 сентября 1939 г. Из-за отказа на реверсе танкер носом ударил теплоход «Ненец», нанеся ему тяжелые повреждения. Аварийная комиссия установила вину капитана и старшего механика, получивших от наркомата строгие выговоры [71, л. 24].

В ноябре и декабре 1939 г. «Максим Горький» выполнял задание по перевозке «спецгруза». При сливе горючего в комбинатах, на ожидание во Владивостоке или на Сахалине в очереди на налив тратилось много времени. Большинство комбинатов к выгрузке горючего оказывалось не готово. Несмотря на это, рейсовые задания были выполнены более чем на 120 %. За это весь экипаж получил от управляющего АКО благодарность [71, л. 30].

С 1 января по 31 марта 1940 г. танкер совершил два рейса по маршруту Владивосток — Петропавловск. На судне трудились 32 чел., в их числе имелись семеро стахановцев и два ударника. «Два товарища совмещают по две профессии: т. Зинченко — моторист и токарь, Удавенко — повар и пекарь».

План первого полугодия 1939—1940 хозяйственного года был выполнен полностью. Сработать можно было бы и лучше, но мешали простои: так, за три месяца 1940 г. судно потеряло 35 дней из-за отсутствия ледокола и лимита у АКО на получение топлива [71, л. 38].

В рейс № 3 танкер вышел из Владивостока 22 января 1940 г. С получением задания идти в Петропавловск, экипаж провел совещание «с вопросом быстрой подготовки судна к выходу в рейс». В течение четырех дней перебрали главный двигатель, и 7 января танкер был готов к выходу в море. Но из-за отсутствия ледокола, который должен был вывести его на чистую воду, начало рейса пришлось перенести на 21 января. До 27 января плавание шло успешно, а затем судно попало в районе м. Лопатка в полосу жестокого шторма, длившегося пять суток. Сила ветра доходила до 12 баллов.

30 января морская вода попала в неудачно сконструированное аккумуляторное помещение. Здесь начался пожар, во время которого пострадали аккумуляторы, на семь часов прервалась радиосвязь с берегом.

В полночь 31 января моряки обнаружили, что нос судна погружается в воду. Создалось угрожающее положение, которое могло закончиться катастрофой. При осмотре установили, что в сухогрузный трюм, а также в коферда, где находились отливные средства, попала вода, и запустить насосы не представлялось возможным. Для спасения судна пришлось выкачать за борт 176 т перевозимых нефтепродуктов.

31 января 1940 г. капитан доложил: «Штормовку в море нахожу наиболее благополучной и единственным возможным для себя вариантом. Имел ход полмили в час. Обмерзание незначительное, повреждений значительных не имею. 30-го вечером не имел связи в связи с пожаром аккумуляторного помещения, который быстро ликвидировали. По судну все спокойно. Прошу не беспокоиться, помощи не нужно...» [72, л. 11].

Во время ликвидации аварии проявили себя четвертый механик Козлов, плотник Булганов, донкерман Шамарин. «Все они выполняли работу, рискуя быть смытыми волнами, находясь в воде в тяжелых условиях, они выполнили все, чтобы спасти судно». Отличились также капитан Ляхович, боцман Ливанов, матрос Лобов, старший механик Устименко. Вода подмочила 400 кг сахара, два мешка крупы, по ящику сухого картофеля и сливочного масла. На палубе волны сломали поручни, снесли швартовую вьюшку, повредили вентили и трубопровод, разбили переходной мостик [71, л. 33—36].

11 марта 1940 г. на судне прошло общее собрание экипажа. Выступившие здесь моряки, в частности второй механик Марченко, говорили, главным образом, о плохом снабжении спецодеждой, инструментами и расходными материалами.

С апреля по июнь 1940 г. «Максим Горький» выходил в море четырежды: дважды из Петропавловска на западное побережье, один раз из Владивостока в Петропавловск и еще одно плавание он сделал из Владивостока снова на западную Камчатку. Силами команды выполнили межрейсовый ремонт машины и палубных механизмов, устранили повреждения, полученные в мартовских штормах, покрасили корпус и надстройки. Судно было обеспечено

всеми необходимыми навигационными приборами, дополнительно на нем установили радиопеленгатор, приобрели хороший секстант.

В апреле 1940 г. капитан Ляхович ушел в отпуск, на его место назначили капитана Пронина. Во время стоянки обновилась треть экипажа. Его политико-моральное состояние оценивалось как высокое, «это было видно из того, как команда радостно встретила Указ Президиума Верховного Совета СССР о переходе с семичасового на восьмичасовой рабочий день, с шестидневной на семидневную неделю и запрещении самовольных уходов».

Правда, люди были недовольны выделяемой на питание суммой: отпускаемые АКО ежемесячно 150 руб. (на сухогрузах эта сумма составляла 120 руб.) на человека оказались недостаточны. «Команда постановила доплачивать каждому 50 руб.» [71, л. 44].

Вот один эпизод, касающийся работавшего с 10 июня 1938 г. старшего механика танкера Василия Андреевича Устименко, показывающий нравы того времени. «Старший механик Устименко в прошлый рейс в Петропавловск вместе со старпомом и радистом, благодаря пьянству на берегу, опоздали к отходу судна. В результате судно из порта не выпустили, и их опоздание повлекло простой. Старший помощник и радист были сняты с отдачи под суд через воентрибунал. Когда же снимали с работы старшего механика и прислали ему замену, второй механик вновь назначенному механику сказал: “Куда вы лезете, вы откажитесь от этого судна, скажите, что этой машины не знаете, ведь человек попадет под суд”. Когда вновь назначенный механик заявил, что он эту машину плохо знает, ему ответили, что, ничего, второй механик давно работает на этом судне, он поможет. Но второй механик заявил, что он молодой механик, дело знает слабо, надо оставить старого механика. Таким образом, Устименко снят с судна не был и не получил ни единого взыскания ни по партийной, ни по административной линии» [71, л. 11—25].

В 1939 г. на судне установили новый разливной трубопровод и приемную магистраль. Имевшиеся до этого устройства выдавали нефтепродукты в бочки, которые с рыбокомбинатов на открытые рейды привозили на кунгасах. При этом потери достигали 15 % от количества перевозимого груза, то есть до 135 т за рейс. Новый трубопровод опробовали на западной Камчатке в июне 1939 г. Он позволил совершенно ликвидировать утечки и дал возможность одновременно заполнять 12 бочек с обоих бортов. Скорость налива выросла вдвое.

Модернизированную приемную магистраль на практике применили летом 1939 г. во Владивостоке и в сентябре в Петропавловске. Она позволила танкеру швартоваться кормой, обеспечила максимальную противопожарную безопасность (ранее танки наполнялись резиновыми шлангами, вставленными в открытые горловины), ускорила наполнение на 80 % и ликвидировала утечки. Установкой трубопроводов занимался Морской отдел Влади-

востокской конторы АКО. Трубопроводы предъявили Регистру СССР, принявшему их с оценкой «отлично» [71, л. 3—4].

Срок пребывания на судне Г. Г. Прохорова, из донесений которого взяты все изложенные выше факты, подходил к концу: согласно решения ЦК ВКП(б), политотделы в рыбной промышленности ликвидировались. 17 сентября 1940 г. начальник политотдела АКО К. Н. Кулаженко и начальник АКО флота Я. М. Драбкин уведомили об этом капитана: «Предлагаем помполиту все имущество по акту передать капитану, капитану принять акт, телеграфно сообщить политотделу треста. Срок представления акта 22 сентября. Выплату зарплат помполиту прекращаем» [72, л. 224, 231].

В январе 1940 г. пароход «*Чапаев*» по окончании капитального ремонта около месяца пребывал в Ковше под угрозой размораживания: для него не имелось топлива. 24 января его капитан Е. Д. Бессмертный обратился к руководству со следующим предложением. Для того, чтобы дать отремонтированному судну возможность работать, а не стоять, необходимо с приходом «Максима Горького» заправить пароход 250 т мазута, провести ходовые испытания, предъявить судно Регистру СССР, а затем отправить его во Владивосток. Это «правильное мероприятие» позволяло получить во Владивостоке полный бункер мазута и выйти с грузом на побережье, а обратным рейсом вывезти оттуда рыбопродукцию.

Капитан обосновывал свое предложение еще и тем соображением, что «Щорс», стоявший в Жупаново с 335 т для здешнего комбината и 2 174 т для Усть-Камчатска, имел 140 т мазута и 38 т воды. С такими небольшими запасами он мог сдать груз только в Жупаново, а затем был бы вынужден со снабжением для Усть-Камчатска идти в Петропавловск за бункером. А так как такового здесь не имелось, то и этому судну грозил «непроизводительный прикол с грузом на борту» [72, л. 17].

В феврале 1940 г. «*Чапаев*» работал на западной Камчатке. Об условиях нахождения судов в зимний период на побережье красноречиво свидетельствует радиограмма, отправленная капитаном 23 февраля в АКО: «Сегодня узнал, что Вами дано распоряжение оставленную мною в Озерной продукцию отгрузить на “Ительмен”. Нехорошо делаете, заставляете меня при исходе бункера, находясь на севере, рисковать в ледовой обстановке. Коллектив “*Чапаева*” также в интересах АКО хочет загрузить судно по плану — 2 080 т. Поскольку продукция Озерной не обеспечена в плане, вынужден был пройти на север искать и, предварительно договорившись с Ассоровым (директором Озерновского комбината. — *С. Г.*), оставить продукцию в Озерной, догрузить при обратном заходе. Ваше распоряжение отдать продукцию Озерной “Ительмену”, которая как будто бы запланирована “*Чапаеву*”, вынуждает меня в тяжелых ледовых условиях, имея на исходе бункер, быть дополнительно на севере, доведя расход топлива до минимального за

счет бытовых и других условий, нельзя же уйти судну, не приняв продукции по плану» [72, л. 40].

7 апреля по окончании курсов партийного актива при Политуправлении НКРП СССР на «Чапаеве» приступил к работе помполит Н. П. Петров. Судно во Владивостоке готовилось в рейс на западную Камчатку с 1 900 т промснаряжения и 750 рабочими. Ему намечался заход в Пымту, Колпаково, Ичу, Крутогорово. Пока рабочие собирались во Владивостоке, пароход совершил десятидневный рейс по северному Приморью с людьми и нефтью в бочках. 25 апреля он отправился на Камчатку. При выходе в рейс в проливе Босфор Восточный столкнулся с входившим в сплошном тумане в порт «Орочоном». К счастью, обошлось без тяжких последствий: «Чапаев» получил незначительную вмятину у фальшборта между третьим и четвертым трюмами, не мешавшую дальнейшей эксплуатации. На Камчатке судно разгрузилось и приняло 1 200 т рыбопродукции, сняло с комбинатов 540 отпускников и уволенных. Во Владивосток оно вернулось 8 июля 1940 г. [73, л. 22].

В июле «Чапаев» отправился в Анадырь, по пути зашел в Петропавловск за моторами, предназначавшимися самому северному комбинату АКО — Анадырскому. 9 июля судно начало разгрузку в Анадырье, завершив ее на 29 часов раньше срока. Во время рейса экипаж получил поздравительную телеграмму от заместителя наркома Николаева [73, л. 24].

27 июля 1940 г. НКРП СССР за столкновение с «Орочоном» на год понизил в должности до старшего помощника капитана «Чапаева» А. Е. Миронова. Пароход передавался Е. Д. Бессмертному, которого с 8 августа 1940 г. отзывали из отпуска. Капитан «Орочона» Г. А. Барботько получил выговор [49, л. 138].

«Якут» выполнял последний рейс в 1939 г. под командованием «капитана-орденоносца» (такое звание в то время было редкостью) Ф. И. Волчковича. Отправляясь в плавание, экипаж объявил его «стахановским имени 22-й годовщины Октябрьской Революции». Ввиду позднего времени выхода парохода и его скверного технического состояния — он шесть лет не становился в док, необеспеченности углем, «неважного брашпильного хозяйства», плавание в такое позднее время, в период штормов, циклонов и ледовых условий в проливе Литке и вблизи открытых берегов было сопряжено с большим риском.

Но все же «благодаря тесной сплоченности экипажа, его дружной стахановской работе, снабженческий рейс и задачи снабжения коренного населения Камчатки — перевыполнены». Вторая половина рейса проходила в исключительно тяжелой обстановке. Судно в районе Кичиги застигли циклоны. «Были моменты, когда наравне с важными вопросами снабжения всплывал не менее важный вопрос спасения судна и находившихся на нем людей». Здесь вышел из строя брашпиль.

Экипаж стойко перенес все трудности, работал с энтузиазмом, проявив максимум выдержки и хладнокровия, особенно когда судно под напором

стихии несло к берегу. Подъем и спуск плавсредств выполнялись в любое время суток, нередко при тридцатиградусном морозе, и завершились без единой аварии. Благодаря героическому труду механиков, машинистов и ко- чегаров механизмы судна работали надежно.

«После выгрузки грузов в конечном пункте, дабы не дать возможности замерзнуть судну и остаться на зимовку в Корфе, в исключительно сложном случае в морской практике, при громадной зыби, с риском наделать аварии — была произведена швартовка к стоящему на открытом рейде пароходу “Чавыча” и перегрузке с него угля-бункер» [72, л. 15].

После этого многотрудного плавания пароход решили поставить на ремонт в Петропавловске. Капитан Волчкович требовал, помимо восстановления сломанного брашпиля, обязательного прохождения дока и предлагал перевести судно с угольного отопления на мазут. «Выгода от этого ясна и неопровержима в части использования судна» [72, л. 14].

Самой сложной задачей в организации ремонта оказалось изготовление звездочки брашпиля: молодая Петропавловская верфь таких работ еще не делала. Для отливки требовалась модель, для ее изготовления в январе 1940 г. решили командировать во Владивосток второго механика. Прошел месяц, но от него не было никаких известий. В феврале решили делать звездочку на месте. С парохода на верфь для изготовления модели передали несколько звеньев якорной цепи. Модель была готова в марте, а отливка ожидалась не ранее 15—20 апреля 1940 г. [72, л. 65—72].

Нормальному течению работ мешала хроническая нехватка угля. С 27 января из-за этого остановилась переборка механизмов. Судно необходимо было держать «под парами» как для производства собственного ремонта, так и для отопления стоявших рядом «Петропавловска» и «Щорса». Суточный расход угля достигал 4 т. Снабжение им с перебоями могло привести к размораживанию трубопроводов. На одном из обращений по этому поводу нового капитана «Якута» П. Д. Киселева, в январе 1940 г. сменившего Ф. И. Волчковича, начальство наложило резолюцию: «“Якуту” дано 35 т угля. 9.02.1940 г.» [72, л. 18]. В ходе этой переписки родился вот такой афоризм: «Уголь не ждет совещаний — завтра к вечеру должен закончиться».

После ремонта, в апреле 1940 г. «Якут» готовился к рейсу в Кичигинский и Карагинский комбинаты с грузами для начинавшейся сельдяной путины. Для того, чтобы судно могло уйти не позднее 1 мая, начальник Петропавловского порта М. В. Стукалин должен был завершить его погрузку со складов Озерновской кошки к 24 часам 29 апреля. Одновременно с «Коккинаки» на «Якут» требовалось перекачать 400 т котельной воды, затем принять с парохода «Менжинский» бункерный уголь. С полудня 1 мая намеревались объявить посадку пассажиров, которую следовало завершить к 18 часам и через полчаса отправить пароход в море.

Эти сроки выдержать не удалось. Еще 3 мая «Якут» оставался в порту, причем руководство флота о причинах невыхода не знало. Это свидетельствовало о слабой оперативности в работе. О неполадках на судах руководители АКОфлота нередко узнавали не от своих диспетчеров, а от случайных людей [60, л. 158, 203].

30 апреля в честь Первомая на пароходе прошло торжественное заседание. Собравшиеся прослушали доклад, посвященный этому международному пролетарскому празднику. Боцману С. И. Миклашевичу вручили знак «Отличник рыбной промышленности», Похвальные грамоты получили машинист Манерко, четвертый механик Медведев, матросы Тихоненко и Гонтеров. Многие моряки заслужили премии и благодарности [72, л. 92].

В море «Якут» вышел 5 мая. «При отходе... было очень много разговоров и шума о том, что выход запоздал, и этим самым сорвали селедочную путину в Кичиге. Можно с уверенностью сказать, что более ранний выход не дал бы ничего положительного, так как мы, выйдя 5 мая, и то еле пробрались через полярные льды, пришедшие в пролив Литке». Несмотря на все предосторожности при прохождении через льды, появилась течь в форпике. Напрашивался вывод: «Единственно правильное решение — путинные грузы в Кичигинский и Карагинский районы завозить с осени».

На борту парохода находились 3 000 т груза, 120 чел., 827 т угля и 550 т воды. Выйдя из ворот Авачинской губы, пароход попал в шторм, который преследовал его до залива Корфа, куда «Якут» зашел, чтобы снять со стоявшего здесь «Эскимоса» людей и груз, адресованный в Анапку, дабы освободить его от излишнего захода. «Якут», заполненный солью, испытывал стремительную бортовую качку, размахи которой доходили до 30 градусов.

6 мая судно окуталось густым туманом. На следующий день в Кроноцком заливе в условиях пурги «Якут» шел очень медленно и плохо слушался руля, за три часа продвинувшись всего на две мили. Палубу захлестывали волны. 8 мая встретился лед, в котором шли 13 часов. За вахту проходили не более пяти миль. Лед становился все тяжелее и тяжелее, так продолжалось до 10 мая, затем опять начался шторм. 11 мая зашли в бухту Скобелева, где встретили «Эскимос», после чего снялись в залив Уала, так как получили сообщение, что в заливе Анапка работать нельзя: он забит льдом. В заливе Уала встали на якорь далеко от берега, так как на карте не были указаны глубины. Разгрузка здесь шла медленно.

18 мая «Якут» пытался, пока Кичигинский комбинат ловил сельдь, подойти к острову Карагинскому и там разгрузиться. В 14.45 он вошел в тяжелый битый лед и начал лавировать между айсбергами. В 23.30 его затерло между льдинами. В полночь пришлось застопорить машину и лечь в дрейф. Ранним утром пароход развернулся и переменными ходами пошел обратно.

Лед, по мнению капитана П. Д. Киселева, был «не местного образования, а тяжелый полярный, спускающийся с севера к этому времени года». Льды в проливе Литке держались до конца июня, а в мае их количество увеличивалось до максимума за счет наносных. При суточном расходе угля в 30 т «Якут» имел ход не более 6 узлов (док он так и не получил). Выгрузка и прием рыбопродукции всецело зависели от запасов угля, при недостатке которого могло быть сорвано снабжение комбинатов [72, л. 76]. К острову удалось подойти позже, после окончания разгрузки в Кичиге. Здесь приняли рыбопродукцию.

В Кичиге судно выгрузило своими силами 2 895 т, освободив рабочих комбината для постановки неводов и подготовки засольного хозяйства. На судно из комбината пришло радио: «Ввиду того, что начался основной ход сельди, который продлится один-два дня, дальнейшую разгрузку соли сейчас вести не могу». Простой здесь составил 114 часов. По мнению моряков, «у работников комбината глубоко въелось такое настроение, что пароход наш, АКО-вский, а потому он может простаивать, а мы, работники комбината, будем заниматься своим делом, и пароход обязан ждать».

«Якут» принял 2 200 т рыбопродукции. Рейс, объявленный «стахановским», был выполнен на 126,5 %, в составе экипажа насчитывалось 27 стахановцев и семь ударников [74, л. 58—61].

На судне действовала «кинопередвижка» и имелось шесть кинокартин. За рейс состоялись 20 киносеансов. На о. Карагинском «с киноаппаратом выезжали на берег, и для рабочих было показано две картины. Рабочие остались весьма довольны... На пароходе имеется радиоузел, через который ежедневно даем музыку...» [74, л. 54].

При отходе 5 мая в рейс, пароход не получил продуктов для пассажиров. Об этом им объявили по городскому радио, а при продаже билетов сказали, что необходимо запастись продовольствием на весь путь самостоятельно. Это поняли не все, начались конфликты с экипажем. Среди пассажиров находились три сотрудника областного управления милиции. «В продолжение рейса работники милиции вели себя вызывающе... При отказе от выполнения требований заявляли: “Мы с вами посчитаемся в Петропавловске” и угрожали тюрьмой, лишением права плавать на судах. На Карагинском острове запретили экипажу сходить на берег и выставили на борту вооруженного милиционера. На о. Карагинском... дано распоряжение не отпускать ничего из промтоваров и продовольствия экипажу парохода...» [74, л. 37—43].

Сложности со снабжением продуктами возникали и далее. 4 июня П. Д. Киселев «молнировал» в Петропавловск: «Из-за отсутствия места, продовольствия, больше пассажиров брать не могу. Рыбкоопы с продовольствием отказывают. Рыбопродукции в трюма и твиндеки войдет 2 200 т. Остальную возьму на палубу. Скорость “Якута” с хорошим углем 6 миль, сучанским

5 миль, корфским 3 мили. Расстояние до Владивостока 2 000 миль. Переход займет 28 суток при расходе угля 50 т в сутки, необходимый запас 1 680 т. Бункера вмещают 700 т, 980 т необходимо брать в данное время в твиндеки, так как трюма заняты кичигинской рыбопродукцией. Уголь навалом на рыбопродукцию не грузится... Также пассажиров в Корфе принять в загруженные углем или рыбой твиндеки невозможно. Считаю целесообразным пассажиров Корфа посадить на “Эскимос”, “Якуту” принять полный груз рыбы с заходом в Петропавловск, принять бункер 300 т для перехода во Владивосток, воду, высадить пассажиров, потом следовать дальше. Воды до Петропавловска хватит. Задерживать пароход в намеченный рейс преступно» [72, л. 130].

В начале августа 1940 г. на «Якуте» следовали 1 200 чел., в том числе 200 «отпускников-обратников». Продукты снова были на исходе, их могло хватить только до 4 августа. 2 августа с парохода на берег пошла радиограмма: «Положение тяжелое, учитывая задержку в пути, высадку людей в семи пунктах, просим дать указание Озерновскому рыбооупу отпустить для питания рабочих следующих продуктов... Обращаем ваше внимание на то, что среди пассажиров 300 чел. детей, много больных дизентерией. Диетического питания нет, рис, молоко, манная крупа, сухие фрукты, просим отгрузить питание для больных пассажиров, в основном, детей» [72, л. 188].

На следующий день Озерновский рыбооуп получил из Петропавловска приказ: «Обязательно отпустите пароходу “Якут” за наличный расчет для питания пассажиров в кг: хлеба печеного 2 000, сахар 300, крупа гречневая 250, масло сливочное 125, рис 200, манки 80, пшеница 150, сухофруктов 100, макаронных 150; консервов, ящиков: молоко 5, мясо 10, рыбных 25» [72, л. 185, 188].

В конце ноября 1940 г. «Якут», спасаясь от двенадцатибалльного шторма, вошел в б. Ложных Вестей на о. Карагинском. Он получил большие повреждения: упавшей стрелой был поврежден капитанский мостик, разрушен машинный телеграф, компас, потеряны лаг и три кунгаса. 21 ноября в 6 часов в Кичигинском комбинате начался шторм. Стоявшие возле борта кунгасы оторвались, спасать их пошел судовой катер. Сделать этого не удалось, лишь с большим трудом сняли с них людей. Здесь отличился третий помощник капитана Журавлев [63, № 277].

В рейсе, начавшемся 5 мая, на «Якуте» следовал начальник отдела эксплуатации АКОфлота А. З. Матусевич. Здесь у него было достаточно времени, чтобы лично проверить, в каких условиях эксплуатируются судовые котлы и механизмы. Вот что он писал об этом в докладной записке начальнику управления флотом Я. М. Драбкину: «Ход сильно задерживался... по причине крупной зыби и очень плохого качества угля, полученного в Петропавловске с парохода “Меньжинский”... Мною установлено: за вахту приходилось чистить топки два раза, получалось 70 кадок мусора за вахту, давление пара — 8 атмосфер, не более, за вахту [проходили] 20—21 миль...

В части снабжения: лопаты кочегарские должны быть настоящие (а не колхозные) с хорошими ручками прямыми, без сучков, также лопаты, которые сейчас имеются, понижают качество работы, так как приходится до 20—25 лопат забрасывать в топку, топка открыта, остывает, лопата должна быть большой. Ломики не более 6 кг. Имеющиеся сейчас до 25—30 кг тяжелы и только утруждают кочегаров. Рукавицы нужно добиться изготовить из асбестовой ткани или двойные из брезента, но ни в коем случае из тонкой ткани. Фильтровальное полотно должно быть махровое, а не простое полотенечное — это понижает качество воды, поступающей в котел, и приводит к порче стенки котла...»

Одновременно Матусевич предлагал более масштабные организационные меры: отправлять пароходы в рейс в апреле и мае только в тайм-чартере, «причем с обязательным пунктом в договоре, что все поломки по корпусу не по вине судовождения должны быть оплачены фрахтователем». В залив Корфа следовало посылать суда «с крепкими корпусами». Для правильного планирования будущих рейсов они нуждались в составлении верных эксплуатационных паспортов с указанием объема трюмов, твиндеков и бункеров [74, л. 45].

Утром 1 мая 1940 г. пароход «Эскимос» в темноте и тумане столкнулся в проливе Литке со льдиной. От удара в районе форпика треснул лист обшивки. В восточном направлении в сторону о. Карагинского море было забито льдом. На судне оставался запас угля на пять суток. Это, если бы лед в проливе не разрядился, могло потребовать возвращения в Петропавловск [72, л. 78].

Уголь можно было получить в Корфе. Сюда судно пришло 5 мая, но местное рудоуправление не могло забункеровать его в короткий срок. Грузиться можно было по приливу в хорошую погоду, пока же за трое суток стоянки угля принять не удалось. Его можно было попробовать взять с «Ительмена» или «Якута».

Впрочем, руководство АКО считало посылку «Якута» с углем к «Эскимосу» нецелесообразной и предлагало добиться быстрой бункеровки в Корфе. Иначе появлялись опасения в срыве начала сельдяной путины из-за опоздания с доставкой промыслового снабжения [72, л. 75—76].

Во время нахождения на побережье возникали сложности с обеспечением нормального питания экипажей. Весной 1940 г. Камчатский облпотребсоюз запретил рыбокоопам отпускать продукты на суда, поставив моряков в сложное положение. Капитан «Эскимоса» обратился в АКО с просьбой содействовать «в установке рыбокоопам безоговорочного отпуска продуктов питания судам, иначе работа подрывается» [72, л. 209].

А вот какие продукты в июне 1940 г. отпустил Камчатторг для питания экипажа (в граммах в день на человека): макароны и лапша — 62, крупы — 120, сливочное масло — 20. Кроме этого полагались 0,29 банки консервированного мяса и 80 г сахара, последнее оценивалось как «почти достаточно».

Свежие и сушеные овощи совершенно отсутствовали. Этого, понятно, морякам не хватало, что вызывало их законное недовольство.

«Выйдя в море, возможно рассчитывать только на наличие продуктов на борту, а рассчитывать на торговую сеть рыбокоопов на комбинатах нельзя. Это “Эскимос” испытал, находясь в рейсе в мае-июне. С большим трудом удалось достать некоторые продукты в Корфе, и то благодаря тому, что пароход принял на борт более 200 чел. пассажиров. А обычно, когда обращаешься в комбинат за продуктами, то он отвечает: “Этим ведает рыбокооп”. Когда обращаешься в рыбокооп, то последний отвечает: “Фондов у нас для снабжения парохода нет, оптовой продажи мы не производим, у нас розничная продажа, и в порядке живой очереди становитесь в очередь и покупайте”.

Выполняя работу по разгрузке и погрузке парохода, команда сходить на берег за продуктами не может. В прошлом рейсе, май-июнь, пароход также ушел с Петропавловска плохо снабженным, в результате чего имелись случаи заболевания цингой 4—5 чел., которые по приходу в Петропавловск сошли с парохода, а старшему механику пришлось предоставить отпуск для поездки на материк для лечения цинги...» [75, л. 27—28].

8 июня 1940 г. руководство АКО категорически запретило капитану перерасход сумм, выделенных на питание, предупредив его, что он будет отнесен на его счет. «В случае недостаточности 120 руб. команде не запрещается добавлять любую сумму по своему желанию (из своих средств. — С. Г.). Увеличения суммы столовых не будет» [72, л. 125].

Так совпало, что 26 июня 1940 г. постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР № 1058 судам Дальневосточного бассейна были установлены «столовые» по 150 руб. в месяц. ДВГМП быстро ввело новые «столовые», АКОфлот же не спешил, «отвечает: воздержаться до особого распоряжения» [72, л. 194].

28 июля 1940 г. на «Эскимосе» прошел митинг. Вот его резолюция: «Экипаж парохода “Эскимос” обсудил исторические решения латвийского и литовского сейма и государственной думы Эстонии об установлении в республиках советской власти, о принятии их в состав советских социалистических республик. Мы, экипаж парохода “Эскимос”, горячо приветствуем историческое решение балтийских стран, и вместе с трудящимися Латвии, Литвы, Эстонии мы еще лучше будем работать на водном транспорте АКО, систематически помогать комбинатам в период погрузки и выгрузки груза, для дальнейшего расцветания нашей социалистической Родины». Документ по поручению митинга подписали капитан Мирошниченко, помполит Петров и председатель судового комитета Холявко.

29 августа 1940 г. «Эскимос» попал в сильный шторм. Донесение с него гласило: «Ходу нет, во время чистки топок пару нет, ставит на бок к зыби, несет. Сказывается недостаток кочегаров. Требую обязательной присылки

двух кочегаров 1-го класса. Корфский уголь, недостаток кочегаров создают явную угрозу судну. Учтите серьезность положения...» [72, л. 199].

Штат экипажа парохода «Коккинаки» АКОФлот утвердил в количестве 40 чел. Укомплектовать его, как рядовым, так и комсоставом, долго не удавалось: в начале 1940 г. на судне трудились 34 чел.: недоставало трех кочегаров и столько же матросов.

В декабре 1939 — январе 1940 гг. пароход принял с «Симы» оборудование холодильников, выгрузил его на базе Морлова АКО «Моховая» (здесь береговой холодильник был построен в ноябре 1940 г.), обкалывал лед в Авачинской губе, стаскивал с мели пароход «Мичурин», снабжал стоявшие в порту суда водой и углем. В плавание пароход не мог отправиться из-за отсутствия достаточного количества угля [76, л. 8].

В январе и феврале «Коккинаки» ходил с холодильным оборудованием на западную Камчатку, имея ограниченный запас продовольствия. Паевых книжек рыбокооп моряки не имели, поэтому ничего купить в комбинатах они не могли: «Отказывают вплоть до табаку, папирос, мыла, приходится покупать через знакомых». Не хватало одежды: рукавиц, шуб, валенок, шапок. Несколько матросов простыли и заболели.

В результате зимней эксплуатации судна как ледокола, у него погнулась лопасть бронзового винта. Пришлось в навигацию двигаться с пониженной скоростью. Появившаяся вибрация отражалась на состоянии главной машины.

С марта по сентябрь 1940 г. судно выполнило рейсы: Петропавловск — Владивосток с рыбопродукцией, Владивосток — Советская Гавань с промснаряжением с шестью заходами, Советская Гавань — Сахпогранкомбинат (в балласте), Сахалин — Камчатка с лесом с двумя заходами, западная Камчатка — Сахпогранкомбинат (в балласте) и Сахалин — западная Камчатка с лесом, кунгасами и комплектами жилых домов для Оपालы, Озерной и Микояновска. Выполнение плана в среднем составило 134,6 %. За два рейса с Сахалина за полтора месяца судно доставило 6 500 куб. м леса.

В марте экипаж пополнили до 38 чел. Подбор людей был, по мнению помполита М. Т. Петрова, не лучшим: укомплектовывали тем, «кто попадет под руку, нарушителями трудовой дисциплины, уволенными с других судов по несколько раз». Приняли 11 чел., уволили 15, в том числе десять кочегаров. Штат последних снизили на две единицы. Начальник флота Я. М. Драбкин говорил, что это сделано в качестве опыта, но за переработку доплачивать запретил.

20 мая 1940 г. НКРП СССР за успешное выполнение зимнего спецрейса на западную Камчатку по доставке оборудования холодильников и вывозу рыбопродукции премировал месячным окладом капитана В. Н. Соломко, старшего помощника А. Д. Коломейца, старшего механика К. И. Коробова и выделил капитану 3 000 руб. для поощрения команды [49, л. 192].

После публикации обращения пленума ВЦСПС и Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений», предусматривавших суровую борьбу с прогульщиками и дезорганизаторами производства, нарушения трудовой дисциплины не прекратились, «в особенности [в местах] где не имеется прокуратуры, судебных органов, выходят и пьянствуют сутками, не приходят на вахту. Обращались в комендатуру НКВД, например в Пеленга (Сахалин), говорят — не наше дело и запрещают списать с судна, везите, говорят, в свой порт. Запретили сход — [спиртное] привозят тайком грузчики. Это все длится три-четыре месяца, пока не придем в порт» [76, л. 11].

В соответствии с названным выше Указом, за прогул без уважительной причины виновные наказывались «исправительным» трудом по месту работы на срок до шести месяцев с удержанием четверти заработной платы. Суды должны были рассматривать все подобные дела не более, чем в пятнадцатидневный срок и немедленно приводить приговоры по ним в исполнение. В связи с введением Указа в действие, отменялось практиковавшееся ранее обязательное увольнение за прогул без уважительной причины. Но в условиях постоянного кадрового голода на Камчатке положения Указа применялись ограниченно.

20 марта 1940 г. моряки «Коккинаки» сообщили о принятии на себя обязательства досрочно выгрузить оборудование холодильников, имеющего «огромное значение для строительства Камчатки, обеспечивая бесперебойной работой механизмов, обслуживанием своими силами лебедчиками, майнальщиками, не допуская минуты простоя, вызвали коллектив комбинатов на социалистическое соревнование, на которое получили оживленный подъем, беря конкретные на себя обязательства производить разгрузку-погрузку 500 т в сутки». Арбитром экипаж просил выступить газету «Камчатская правда» [72, л. 22].

11 декабря 1939 г. на совещании капитанов у заместителя начальника АКО было решено поставить «Ительмен» на отстой. Для поддержания пара на него выдали 40 т угля. К 23 декабря его при самой строгой экономии осталось 8 т. Пароход к консервации не был готов, создалась угроза его «размораживания». Чтобы избежать этого, командование судна просило не менее 120 т угля, так как вставший лед в дальнейшем мог воспрепятствовать бункеровке [72, л. 1].

Консервация не состоялась, и в январе и феврале пароход находился на западной Камчатке. Капитан Мирошниченко 5 февраля 1940 г. молниировал в Петропавловск: «На основе методов стахановской работы и соцсоревнования судозипажа и снабженческой экспедиции с коллективом рыбокомбинатов Озерновский, Большерецкий, Микояновский, пароход “Ительмен” должен закончить выгрузку всего груза снабэкспедиции 5 февраля в 00.30, дос-

точно на 82,5 часа, произведя выгрузку за 130,5 часов вместо 213 по плану, кроме того ходовых до Микояновска сделали 38 часов вместо запланированных 63, сэкономили суточный запас угля, воды, смазочных. Погрузку рыбопродукции на борту, угля команда и снабэкспедиция взялись провести также своими силами. Надеемся, что второй рейс будет также выполнен и перевыполнен» [72, л. 4—5].

Ко второму рейсу «Ительмен» был готов 19 марта 1940 г., но стоял до 1 апреля из-за отсутствия в порту места для погрузки. Грузился 17 суток. В рейс вышел 19 апреля. По плану ему следовало посетить пять пунктов, развивать среднюю скорость 8 узлов, но из-за плохого качества угля делали только 7. Не доходя до м. Камчатского пароход встретил тяжелые льды, которые обходил целые сутки.

4 мая пароход прибыл в Кичигу. Здесь его встретил прибойный ветер, вынудивший стоять до утра 5 мая. После высадки пассажиров «Ительмен» пошел в Корф. По пути возле о. Верхотурова попал в тяжелые льды, которые восточным ветром несло в пролив Литке. Опасаясь быть выжатым льдом на берег, капитан решил пробиваться в залив Корфа. Всю ночь пароход шел малым ходом. Утром 6 мая обнаружили попадание воды в первый трюм. Несмотря на откачку, уровень воды поднимался. Пассажиров твиндека аварийного трюма во избежание паники перевели в другие твиндеки. Для быстрого прихода в Корф к котлам поставили дополнительную вахту коچهгаров, на помощь вызвали «Эскимос».

В 7.50 командование судна доложило в Петропавловск: «Следуя из Анапки в Корф на пути встретил полосу льда. При слабом ударе льда получил пробоину в первом трюме. До центральной базы Корфа дошли в сопровождении “Эскимоса”. Для спасения судна и груза носовой частью выбросились на берег. Принимаем меры к разгрузке судна. Содействуйте... форсировке разгрузки судна Корфским рыбокомбинатом» [72, л. 81].

В Корфе сразу же приступили к выгрузке содержимого первого и второго трюмов, одновременно высаживая пассажиров. Частично освободив носовой трюм, в левом борту обнаружили пробоину. Посоветовавшись, решили продолжить рейс, направившись в б. Южную Глубокую. Подойдя к кромке сплошного льда, стоявшего у берега возле рыббазы в Ново-Олюторке, приступили к быстрой разгрузке. Здесь старший помощник капитана нашел небольшую пробоину в форпике. Закончив выгрузку соли и промснаряжения и набрав пресной воды, пароход снялся в Пахачу и Олюторку. Затем он по распоряжению начальника АКОфлота направился в Петропавловск для ремонта, куда прибыл 4 июня 1940 г. По пути посетил Усть-Камчатск, где взял на борт рыболовецкие и грузовые кунгасы.

Экипаж «Ительмена» в июне 1940 г. насчитывал 54 чел., в том числе три штурмана, четыре механика, пять машинистов, 12 кочегаров и 13 матросов.

Командовал судном капитан дальнего плавания Николай Иванович Шаш, 1907 г. р., из крестьян, образование среднее. В АКОфлоте с 1937 г., награжден знаком «Отличник рыбной промышленности». Помполитом на судне трудился В. И. Николаев [77, л. 4—6].

Следующий снабрейс завершился 2 сентября 1940 г. Все намеченные пункты западного побережья были полностью снабжены всем необходимым. На обратном пути пароход намеревался снимать рыбопродукцию, но несмотря на неоднократные запросы, не получил от АКОфлота точного план-наряда, в каких пунктах следует ее принимать [72, л. 206].

6 сентября пароход штормовал на рейде Крутогорово. Директор комбината сообщил, что на этой базе находится всего 140 т рыбы и 47 т икры. На судне имелось 600 т угля, дававших возможность стоять на якоре 10—12 суток, после чего его оставалось только на переход до Владивостока. Для того, чтобы принять максимальное количество груза, капитан просил разрешения сняться под погрузку в Кировск и Микояновск, а также отменить посещение Пымты. Заход за малым количеством продукции «отнимает много времени в организации погрузки» [72, л. 208]

А вот как весной 1940 г. работал «Щорс». 2 апреля 14.00 пароход после заправки мазутом с «Максима Горького», возвращаясь в Петропавловский Ковш, сел на мель. Причиной этого, по объяснению капитана Портнягина и вахтенного рулевого матроса 1-го класса Урютова, явилось заклинивание руля при повороте вправо во время движения в узкости. В момент заклинивания тут же был дан задний ход и отдан якорь, но ввиду незначительного расстояния до берега эти меры оказались безуспешными. Пароход снялся с мели собственными силами в 22.40, не получив никаких повреждений. После этого в Ковше началась погрузка соли с парохода «Шатурстрой» [72, л. 36].

Утром 16 апреля «Щорс» пришел на рейд Усть-Камчатска. Камчатский залив оказался забит тяжелым крупнобитым льдом, пройти сквозь который судно не смогло и остановилось от берега 3,5 милях. При осмотре корпуса в носовой части обнаружили вмятины, вода в форпике оказалась соленой: обшивка получила трещину, текли заклепки. Затем течь обнаружилась и в первом трюме, но опасности она не представляла. На борту парохода находились 1 500 т груза, 100 т топлива и 115 т воды. Расход топлива свели до минимума: действовал один котел, несмотря на восьмibalльный ветер [72, л. 68].

17 апреля в 11 ч пароход освободился ото льда. Погода позволяла работать, но с берега плавсредства не спускали. К вечеру «Щорс» вновь был окружен льдами и под действием семибалльного шторма начал дрейфовать вместе с ними в море. Капитан информировал АКОфлот о том, что при первой возможности начнет пробиваться к рыбоконсервному заводу № 2.

Такая возможность появилась на следующий день. Пароход подошел ко второму заводу, возле которого имелась чистая вода. Несмотря на прибой,

началась выгрузка. Осмотр гребного винта показал, что концы его лопастей отломаны. Особой опасности в этом не усмотрели [72, л. 59—62, 68].

22 апреля во время стоянки в Усть-Камчатске к борту парохода подошли кунгасы с туком. Здесь же находились пассажиры. Снимать их было нельзя до тех пор, пока груз не помещен в трюм. Раскачиваться на кунгасе на холоде людям не хотелось, и они, чтобы ускорить перемещение на пароход, вынули пробку из дна кунгаса и стали кричать, что тонут. Им подогнали другой кунгас, но они отказались пересаживаться на него. Пришлось поднимать их на борт вместе с грузом. Во время этой операции одного рабочего сбросило стропом с палубы в трюм. Несчастный получил серьезную травму [72, л. 99].

3 декабря 1940 г. за успешное выполнение очередного снабрейса по восточному побережью Камчатки, в котором, несмотря на позднюю осень, судно было полностью выгружено без потерь и аварий, премировались капитан «Щорса» П. Я. Жуковский, старший механик П. С. Колесников и старший помощник А. А. Чеков. В распоряжение капитана выделялись 3 000 руб. для поощрения лучших моряков. «Управление АКО уверено, что экипаж парохода “Щорс” и впредь будет работать также энергично и инициативно, добьется в навигацию 1940—41 г. на основе стахановских методов труда выполнения годового плана» [64, л. 160].

В апреле 1940 г. на переходе Владивосток — Усть-Камчатск в кают компании «Орочона» возник спор о качестве питания. Его итогом стал удар кулаком в левый глаз, нанесенный помполиту вторым помощником капитана. «Со своей стороны, считаю поступок Попова, как второго помощника капитана, имеющего среднее образование, являющегося третьим командиром вверенного парохода. Нанесенный мне удар не является простым хулиганством, а является контрреволюционной вылазкой против политического руководителя парохода, поставленного партией с утверждения ЦК ВКП(б)».

27 мая 1940 г. капитан «Орочона» Барботько приказом по судну объявил Попову строгий выговор и поставил «вопрос перед начальником АКО флота о его дальнейшем пребывании на судне». А за день до этого политчасть Главвостокрыбы своим распоряжением отстранила утратившего авторитет помполита от работы [78, л. 32—37].

«Орочон» уже в течение двух лет совершенно не заходил в Петропавловск, все время курсируя по побережьям Камчатки или находясь во Владивостоке [78, л. 30].

На «Симе», согласно донесению помполита И. Т. Шейкина, по состоянию на 1 мая 1940 г. трудились 36 чел. По стажу работы они делились так: с 1940 г. — 14 чел., с 1939 г. — 12, с 1938 г. — 8, с 1937 г. — 2; по возрасту: с 1878 по 1898 гг. — 5, с 1900 по 1913 гг. — 19, с 1914 по 1921 гг. — 12; по образованию: незаконченное высшее — 1, среднее — 3, пять — семь классов — 10, два — четыре класса — 21. Один моряк был совершенно неграмотным.

Возглавлял экипаж капитан Константин Федорович Квашинский, 1906 г. р., на судне с 20 января 1940 г. «Трезв, вежлив и культурен». Его старший помощник Николай Николаевич Обухов, 1904 г. р., работал на пароходе с 7 июля 1939 г. На судне трудились старший механик Н. Ф. Филиппов, боцман П. М. Иванченко, четвертый механик Д. М. Евтушенко [79, л. 73].

Ремонт «Симы» на Петропавловской верфи начался 20 января 1940 г. По договору он должен был завершиться 15 ноября 1940 г. Постановка в док намечалась на апрель, но оттягивалась. За сто дней, с 20 января по 1 мая, работы были выполнены лишь на 22,1 %. Команда парохода предложила верфи включиться в социалистическое соревнование по окончанию ремонта к 1 октября, но завод этого почина не принял.

Моряки работали на ремонте своего судна отлично. «Средняя производительность труда палубной и машинных команд за все время составляет 153 %. Матрос 1-го класса Севостьянов — 290%, к 1 мая премирован, матрос 1-го класса Бублик — то же. Евтушенко, четвертый механик, одновременно совмещает профессию электрика, на «Симе» с 1938 г., к 1 мая премирован. Машинист 2-го класса Забрудский — 300 %».

Администрация судна отмечала отсутствие заботы о людях со стороны управления треста АКО и АКОфлота. «Несмотря на ряд прекрасных производственников, честно работающих не первый год на судне, но все эти люди остаются незамеченными и ничем не поощряются».

Одеждой и обувью моряки снабжались плохо. Комсостав несколько лет не получал форму. «Такое отношение вызывает, иногда, справедливое недовольство всего экипажа к руководству флотом и не стимулирует закрепление кадров».

За четыре месяца нахождения в ремонте, с января по май, за нарушение трудовой дисциплины и пьянство были наказаны восемь моряков, причем двое из них проработали всего лишь один день. Это, по мнению помполита, «говорит за невнимательное отношение к делу подбора кадров со стороны АКОфлота» [79, л. 79—82].

22 июня 1940 г. капитан и помполит «Чавычи» обратились к начальнику политотдела АКО с просьбой выделить пароходу трансляционный узел. «Отсутствие красного уголка, столовой, разбросанность помещений — настоятельно требуют установки на судне трансузла. Просим учесть, что на других судах, где команда находится в лучших бытовых условиях — эти суда уже радиофицированы» [72, л. 162]. Возглавлял политотдел общества Константин Никитич Кулаженко, замещал его Иван Ильич Петров.

В течение 1937—1940 гг. деятельность АКОфлота сопровождалась рядом качественных изменений:

— началось поступление новых, специально построенных судов (танкер «Максим Горький», лесовоз «Коккинаки»), в отличие от предшествующих

щих лет, когда предприятие комплектовалось ранее эксплуатировавшимися единицами;

— основная база флота постепенно перемещалась в Петропавловский порт АКО. Суда, приходившие из новостроя, теперь приписывались не к Владивостоку, как ранее, а к Петропавловску;

— на месте, в Петропавловске, появилась серьезная ремонтная база — судовой верфь;

— здесь же началось обучение морских кадров, правда, пока лишь в форме курсовой подготовки.

Но значительную часть проблем, сопровождавших работу флота с момента его организации, до конца разрешить не удавалось: продолжался поиск оптимальной формы взаимодействия с вышестоящими органами управления, не уделялось достаточное внимание теплотехнической работе, вопросам экономии и устойчивого снабжения топливом. По-прежнему не решались социально-бытовые вопросы (жилье, снабжение спецодеждой и продовольствием, культурное обслуживание и прочее), что сказывалось на текучести кадров плавсостава и, в конечном счете, на техническом состоянии флота.

ИСТОЧНИКИ

1. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 126.
2. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 70.
3. Камчатская правда. Комплект за 1937 г.
4. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 85.
5. Там же, д. 69.
6. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 3, д. 3.
7. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 63.
8. Там же, д. 76.
9. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 3, д. 2.
10. ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 4.
11. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 33.
12. Там же, д. 150.
13. Там же, д. 247.
14. ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 10.
15. Камчатская правда. Комплект за 1938 г.
16. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 159.
17. ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 3.
18. Там же, д. 13.
19. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 90.
20. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 8.
21. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 88.
22. Там же, д. 87.

23. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 3.
24. *ЦДНИКО*, ф. 1, оп. 3, д. 6.
25. *ГАКО*, ф. 106, оп. 1, д. 481.
26. Из фондов музея КамчатГТУ.
27. *ГАКО*, ф. 284, оп. 1, д. 5.
28. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 89.
29. Там же, д. 91.
30. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 10.
31. *ЦДНИКО*, ф. 2, оп. 2, д. 270.
32. Там же, ф. 1, оп. 1, д. 208.
33. Там же, д. 503.
34. Там же, д. 248.
35. *ГАКО*, ф. 284, оп. 1, д. 16.
36. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 92.
37. Камчатская правда. Комплект за 1939 г.
38. *ГАКО*, ф. 106, оп. 1, д. 94.
39. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 14.
40. Там же, д. 7.
41. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 93.
42. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 15.
43. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 95.
44. Там же, д. 97.
45. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 16.
46. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 98.
47. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 17.
48. *ЦДНИКО*, ф. 1, оп. 1, д. 304.
49. *ГАКО*, ф. 106, оп. 1, д. 107.
50. Там же, ф. 200, оп. 1, д. 43.
51. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 19.
52. Там же, д. 20.
53. *ЦДНИКО*, ф. 1, оп. 1, д. 111.
54. Там же, д. 380.
55. Там же, д. 118.
56. Там же, д. 305.
57. Там же, д. 301.
58. Там же, д. 284.
59. *ГАКО*, ф. 284, оп. 1, д. 7.
60. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 106.
61. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 26.
62. Там же, д. 36.
63. Камчатская правда. Комплект за 1940 г.
64. *ГАКО*, ф. 106, оп. 1, д. 102.
65. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 14.
66. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 105.
67. Там же, д. 491.

68. Там же, д. 103.
69. Там же, д. 113.
70. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 39.
71. *ЦДНИКО*, ф. 1, оп. 1, д. 279.
72. Там же, д. 384.
73. Там же, д. 302.
74. Там же, д. 304.
75. Там же, д. 305.
76. Там же, д. 382.
77. Там же, д. 383.
78. Там же, д. 118.
79. Там же, д. 380.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Стахановцы рыбной промышленности, представленные к премированию в НКПП СССР 13 сентября 1937 г.

1. Матрос 1-го класса Харичков Иван Васильевич (пароход «Сима»). На судах АКО работает с 1931 г. без перерыва. С июня 1931 г. — на «Ительмене», с 1935 г. — на «Симе». Ударник, дважды премирован.

2. Четвертый механик Корольков Михаил Григорьевич (пароход «Эскимос»), 1916 г. р., сын крестьянина, на пароходе непрерывно три с половиной года, поступил уборщиком камбуза, затем машинный ученик, машинист 2-го и 1-го классов, четвертый механик.

3. Старший помощник капитана Киселев Павел Дмитриевич (траулер «Буревестник»), 1914 г. р., член ВЛКСМ. В АКО с 1934 г. Общий стаж плавания семь лет, прошел путь от штурманского ученика до штурмана дальнего плавания. В 1937 г. один рейс исполнял обязанности капитана тральщика. Аварий не имел, трезв, дисциплинирован, исполнительен. Общественник.

4. Второй механик Мамонтов Алексей Ефимович (траулер «Восток»), 1913 г. р., в АКО с 1935 г. Стаж плавания шесть лет. Плавал на спасательном буксире «Кит» машинистом 1-го класса, переведен в третьи механики. В 1936 г. назначен вторым механиком «Востока». Благодаря его бережному отношению к механизмам и котлу в течение зимы 1936 г. и в период навигации 1937 г. траулер работал без вывода из эксплуатации.

5. Старший механик Любимов Сергей Николаевич (пароход «Эскимос»), 1896 г. р., член ВКП(б), стаж 16 лет, в АКО с 1932 г., 1-й разряд. На «Эскимосе» работал третьим, вторым и с конца 1936 г. — старшим механиком. Опытный, знающий механик, ведет техминимум, общественник, под его руководством был произведен ремонт парохода.

6. Второй помощник капитана Крикун Григорий Трофимович (траулер «Восток»), 1907 г. р., имеет свидетельство двухсоттонника, в АКО с 1935 г., плавстаж семь лет.

7. Старший механик Отроха Николай Зосимович (пароход «Колыма»), 1888 г. р., беспартийный, плавстаж 18 лет. В АКО с 1934 г., старшим механиком на «Колыме». Несмотря на большой возраст судна, механизмов и котлов, проявил себя как опытный механик. За время своего плавания всегда внимательно относился к механизмам и котлам. В период ремонта на Петропавловском судоремонтном заводе проявил много энергии для производства ремонта, особенно котлов, что подтверждается нахождением судна в эксплуатации.

8. Старший механик Домра Николай Борисович (пароход «Чавыча»), 1905 г. р., беспартийный. Производственный стаж десять лет. В АКО с 1929 г.: третий и второй механик на «Орочоне», в 1936 г. назначен вторым механиком «Чавычи», затем переведен на должность старшего механика. В период ремонта «Чавычи» в Петропавловске самостоятельно произвел ремонт главной машины. К обязанностям относиться аккуратно, передает знания и опыт подчиненным, руководит техминимумом, пользуется авторитетом среди команды. За выполнение плана 1936 г. и образцовое содержание механизмов был премирован наркомом Микояном месячным окладом жалования.

9. Старший механик Кривошеев Павел Петрович (пароход «Якут»), 1888 г. р., беспартийный, производственный стаж двадцать лет, из них механиком — десять. В АКО с 1936 г., старший механик «Якута». При нахождении судна в ремонте в Петропавловске в зиму 1936—1937 г. показал хорошие образцы своей работы, не только руководил работой судна, но и повседневно оказывал техпомощь подчиненным. По выходе из ремонта все механизмы работали без вывода из эксплуатации.

10. Боцман Кислицын Сергей Харламович (пароход «Чавыча»), 1911 г. р., работает с июня 1937 г. Неоднократно премирован и получил несколько благодарностей. При погрузке леса на Сахалине под бортом находилось четыре плоты, поднялся сильный ветер, грозивший гибелью плотам. Тов. Кислицын бросился первым за борт для спасения. Участник драмкружка. Послан общим собранием в Москву на экскурсию.

11. Старший механик Башков Александр Федорович (пароход «Сима»), в АКО с 1933 г. на пароходе «Ительмен», неоднократно премировался. На «Симе» с 1935 г. Хороший специалист.

12. Машинист Цаца Григорий Матвеевич (пароход «Сима»), в АКО с 1932 г., на «Симе» — с 1936 г., неоднократно премировался. Политически благонадежен, дисциплинирован, один из лучших машинистов.

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 159, л. 21—27.

Рапорт капитана парохода «Орочон» Г. И. Александрова от 27 января 1938 г.

Начальнику АКОфлота,
копии: обком ВКП(б), НКВД, газета «Камчатская правда»

Топлива для котлов хватит только до 15 марта. Топлива для камельков совсем нет. Прошу самых срочных распоряжений, как поступить. Во всяком случае, необходимы дрова для отопления жилых помещений и приготовления пищи.

Капитан Александров

**Акт обследования состояния парохода «Орочон»
от 19 февраля 1938 г.,
бухта Раковая**

Настоящий акт составлен комиссией по выявлению технических возможностей консервации парохода «Орочон», действующей на основании приказа начальника АКО от 1.02.1938 г. за № 36, пар. 1 и 2, в составе тт. Лялина, Ковалева, Виноградова и Маргелевича под председательством тов. Миронова.

Комиссия считает постановку судна на консервацию возможным ввиду того, что предлагается производить обогрев машинно-котельного и жилых помещений камельками. Комиссия считает, что при этом следует отметить следующие возможные последствия: 1) размораживание балластного трубопровода, 2) замерзание воды в льялах, протекающей через корпус, 3) вследствие ветхости (судно постройки 1917 г.) трюмно-ляльного, парового отопления и санитарного трубопроводов возможны частичные поломки при их демонтаже и монтаже, 4) котельно-питательная система и продувания котлов при обратной сборке возможно потребуют заводского ремонта.

Для осуществления указанной консервации потребуются проведение следующих мероприятий: 1) частичная разборка балластных и льяльных трубопроводов в наиболее неблагоприятных местах, 2) периодическая откачка вручную оставшейся в балластных цистернах и льяльных кофердамах воды... 4) особо следует отметить необходимость непрерывного досмотра за кингстонами и дейдвудом. Следует отопить туннель гребного вала, поставив камелек у сальника дейдвуда. Кингстоны необходимо обмуровать навозом... 6) водяные цилиндры всех помп необходимо вскрыть, 7) котлы должны быть вскрыты, просушены и задраены с постановкой негашеной извести... 9) необходимо установить в разных местах судна 16 шт. камельков с выводом дымовых труб наружу, 10) в связи с выводом из действия пожарной донки потребуется установка на одном из стоящих в ремонте судов мотоцикла электропомп в противопожарных целях.

Срок подготовки судна к консервации ориентировочно определен в 10 дней. Для приведения судна в эксплуатационное состояние после консервации потребуются 15 дней без учета срока, потребного на окончание ремонтных работ, подлежащих выполнению судовыми средствами.

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 270, л. 15—16.

РЫБАЦКИЕ БЫЛИ

В. В. БООЛЬ

НЕСОСТОЯВШАЯСЯ ТРАГЕДИЯ

(позабывтая гребля «юли-юли»)

Петропавловский рыбный порт в конце тридцатых — начале сороковых годов, теперь уже прошлого двадцатого века, совсем не был похож на современный. Здесь еще не имелось причальных стенок, порталных кранов, массивных зданий и сооружений. Береговая полоса из песка и мелкого гравия полого уходила в воду по всему периметру Ковша (акватории, ограниченной мысом Сигнальным, улицей Ленинской и территорией хладокомбината. — *Ред.*). В северной части Ковша, от небольшой тогда территории порта, далеко, до достаточной для пароходов глубины, выступал сооруженный на деревянных сваях пирс, позволявший обслуживать одновременно только два трюма стоявшего под обработкой судна.

На узкой полоске земли — Кошке, отделявшей гавань от бухты с юга, стоял деревянный склад, хранились штабеля леса (на остатках Кошки ныне расположен старый холодильник порта. — *Ред.*). В конце Кошки — маяк и памятник «Слава» героям обороны Петропавловска в 1854 г. В 1940 г. памятник перенесли на Никольскую сопку. Через пролив, у Сигнального мыса, размещался гидроаэропорт. Над перешейком между Никольской и Сигнальными сопками возвышалась парашютная вышка, а перед ней над дорогой к Сигнальному мысу находился домик капитана порта (бывшая водноспортивная станция).

Вдоль улицы Ленинской, на месте современной Аллеи морской славы, стояли домики с «приусадебными» клочками земли, занятыми огородами. От них до самой воды круто спускался частично существующий и сейчас поросший травой откос. У начала аллеи, через один из дворики, по откосу, крутая тропа вела к мостику, переброшенному на полузатопленный кунгас — место стоянки ТИНРОВского кавасаки «Беринг», сейнеров «Авача» и «Виллой», буксира «Кит» и двух-трех катеров.

От современной автобусной остановки на улице Ленинской в те годы, наискосок по крутому склону по направлению к Кошке, спускалась дорога. Между ней и берегом стоял жилой барак. На участке от затопленного кунгаса до барака в основание откоса были вкопаны бридели (якорные цепи, коренным концом закрепленные в грунте), за которые кормовыми канатами крепились стоящие на якорях примерно в пятидесяти метрах от берега четы-

ре-пять пароходов. Одни из них проводили межрейсовый ремонт, другие ожидали очереди на погрузку. Задачей третьих было забункероваться водой, которая подавалась по обычному пожарному шлангу, проложенному от водоразборной колонки у барака по поверхности воды на спасательных кругах. Пароходы стояли параллельно друг другу на расстоянии, достаточном для прохода рабочей шлюпки.

Когда кому-то из экипажа требовалось на берег, вахтенный с пассажиром спускался по шторм-трапу в шлюпку, а отвезя, поднимался на палубу. Пришедший член экипажа с берега выкрикивал название своего судна, и вахтенный снова спускался и поднимался... При численности экипажа в тридцать и более человек и высоте борта около пяти метров это становилось чувствительной нагрузкой, тем более, что на время несения вахты матросу поручалась еще какая-нибудь работа. К тому же суда посещали представители береговых служб и гости.

При перевозке пассажиров распашными веслами не пользовались, поскольку расстояние между корпусами пароходов было слишком мало. Шлюпку приводили в движение одним веслом, вставленным в кормовую уключину — методом «юли-юли». У рабочих шлюпок тех лет вместо кормовой уключины делался вырез в транцевой доске и обшивался жостью, а весло в месте, которым оно терлось о жость, обивали кожей. Матрос устанавливал весло под углом примерно пятьдесят — шестьдесят градусов к поверхности воды и водил им из стороны в сторону, при каждом движении поворачивая лопасть на сто — сто двадцать градусов. При умелом пользовании этим приемом, скорость не уступала однотипной шлюпке, движимой парой весел. Другое дело, что для движения посредством одного весла требовалось больше усилий, и такое соперничество не могло продолжаться долго. Зато при малых скоростях можно было без особого усилия управляться одной рукой.

Вообще-то прием «юли-юли» был широко распространен на побережьях области. Во всех рыбокомбинатах при постановке ставных неводов и ловушек, даже при значительном волнении моря, использовались небольшие шлюпки японской конструкции — «исабунэ», приводимые в движение одним веслом. Разница заключалась в том, что на исабунэ в транцевой доске отсутствовал вырез для весла или уключины. Весло крепилось линем за специальные стойки, что при крупной волне удерживало его в месте крепления.

Изнуряющая работа «перевозчика» побуждала вахтенных матросов уступать просьбам вездесущих мальчишек и научить их приему японской гребли. Наиболее способным они доверяли свои обязанности по перевозке пассажиров. Один из подростков, особенно часто подменявший вахтенных, воспринимал способ гребли одним веслом как вид спорта. Несколько лет спустя, в бытность боцманом гафельной парусно-моторной шхуны, обретенное им умение предотвратило неизбежную трагедию.

Шхуна «Кальмар» отдала якорь на траверзе чукотского поселка Майна-Пыльгино, в шестидесяти пяти милях от мыса Наварин (тогда Чукотский автономный округ, в то время он назывался «национальным», входил в состав Камчатской области). Сойдя на берег, матросы были удивлены своеобразием поселения: беспорядочно стоящие далеко друг от друга маленькие домики, на окраинах несколько чукотских яранг. Перед входом в них стояли наполненные жиром бочки, из которых торчали голенища кожаных сапог. В центре селения располагался «рынок» — стол-прилавок. Видимо, по причине высадки на берег «десанта» с подошедшего корабля, человек пять чукчей-продавцов выложили на него груды диких уток и грушеобразные, зеленые в черную крапинку яйца гагар.

Магазина в поселке не было. Но имелась фактория, где посетителям в обмен на охотничьи трофеи предлагались ружья, патроны, капканы, сети и прочий промысловый инвентарь. Идея приобрести ружье сразу же овладела матросами. Но как без него добыть предмет оплаты? Работник фактории подсказал — купите на рынке птицу. На судно возвращались вооруженные одностволками шестнадцатого калибра. Теперь всех обуревало желание во что-нибудь выстрелить.

Выйдя на бак, боцман увидел вдали качающуюся на волнах птицу-старичка. Мигом смотался за ружьем. Еле успел. Течение было сильным, и старичек уже приближался к форштевню. Выстрел! И птица распласталась на волне. «Шлюпку на воду!» Пока отнес ружье и добежал до юта, шлюпка была на плаву, и матрос в ней отсоединял талевые блоки. Спустился по талям, и корабельная корма начала быстро удаляться.

— А почему весло-то одно?

— А зачем два? Птичка-то рядом.

Но старичка не было видно. Пока разобрались в обстановке, шхуна оказалась уже почти на горизонте. По словам штурманов, скорость приливного течения тогда превышала шесть миль в час. Первая мысль — идти к берегу. Расстояние до него чуть больше мили, все проще, чем против течения к судну. Но на песчаных дюнах четко просматривалось небольшое здание погранзаставы. Пограничные войска тех лет входили в состав НКВД, контакт с которыми был крайне нежелателен: доказывай потом, что ты не шпион.

Изо всех сил боцман навалился на весло. Но тут возникло еще одно обстоятельство — встречный ветер. Работать веслом методом «юли-юли» можно только стоя, что при значительном ветре создает сильную парусность, препятствующую движению. Пройдя выше погранзаставы, изрядно измотавшись, передал весло матросу. У парня был меньший опыт работы одним веслом, и шлюпка сбавила ход. Когда ее снесло ниже заставы, за весло снова взялся боцман. Так продолжалось много раз. Ребята не знали, что двумя милями

ниже течение круто поворачивало в открытое море, и им сильно повезло в том, что на берегу имелся ориентир, которого они придерживались.

Тем временем прилив достиг уровня, позволявшего сельскому катеру выйти из реки на выручку незадачливым мореплавателям. А еще через час море накрыл плотный туман. Страшно подумать, что могло бы случиться с экипажем шлюпки, окажись он без компаса в условиях нулевой видимости...

В наши дни из-за кораблекрушения, каких-либо катастроф или обычной безалаберности, как в приведенном случае, не исключена возможность, когда люди в шлюпке или на плоту останутся с одним веслом. При этом, даже находясь какое-то время в относительной близости от берега, они абсолютно беспомощны. На современных спасательных плавсредствах и рабочих шлюпках не предусмотрена уключина, куда можно вставить это весло. Да и приему «юли-юли» нынешних моряков не учат. Даже когда такая услуга была безвозмездно предложена кафедре судовождения КамчатГТУ, к ней отнеслись без интереса.

ИЗ ИСТОРИИ ПРОМЫСЛОВОГО ОСВОЕНИЯ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ

В предыдущих выпусках «Вопросов...» мы неоднократно обращались к истории непростых взаимоотношений между русскими и японцами, складывавшимися на Камчатке в первой половине XX в. Не будем делать исключения и на этот раз.

Публикуемые ниже материалы представил в редакцию краевед Вадим Валентинович Бооль. Первый из них — заметка, опубликованная в газете «Новая Камчатская правда» 5 октября 2005 г. Ее автор — Артем Кривзун, а заметка, по сути, представляет собой дорожные впечатления автора о поездке на западное побережье Камчатки. Копию этой заметки В. В. Бооль переслал известному краеведу Виктору Григорьевичу Спичаку, старожилу с. Запорожье, что в Усть-Большерецком районе.

Реакцией В. Г. Спичака на публикацию стала интересная статья «Камчатка и японцы», которую мы с удовольствием представляем вниманию читателей. Особую ценность приводимым в ней сведениям придает тот факт, что автор являлся непосредственным свидетелем и участником многих описанных событий. Итак, обратимся к уже порядком забытой истории рыбопромыслового освоения нашего полуострова...

В конце лета 2005 г. мне довелось порыбачить с друзьями на юго-западе нашего полуострова. Целью нашего путешествия была река Озерная.

Добраться туда можно тремя способами: самолетом, пароходом или на полноприводном автомобиле. Мы предпочли автомобиль. Наш путь пролегал по западному побережью Камчатки. Еще во время поездки я обратил внимание на многочисленные груды металлолома, постоянно попадавшего на всем пути следования. Ответом на вопрос: что это такое? — были лишь смутные сведения, что это остатки японских рыбозаводов, которые работали здесь в 30-х гг. XX в. по лицензионному соглашению с Советской Россией. Стоит заметить, что они расположены вдоль всего побережья Охотского моря вплоть до реки Озерная. Впоследствии оказалось, что с этими заводами связана одна любопытная история.

На въезде в Озерновский, справа от дороги, на высоком обрывистом берегу стоит памятник. На бетонном основании расположена высокая шпилька из темного прочного камня с иероглифами.

А чуть ниже — плита с несколькими рядами японских иероглифов. Оказалось, на протяжении долгих лет практически толком никто не знал, что это за памятник, когда и почему он установлен здесь. И лишь случайность позволила мне немного приоткрыть тайну этого монумента.

Несколько лет назад памятник посетил один из японских рыбаков. Он был уже очень пожилой, даже по японским меркам, и еще помнил старые «дореформенные» иероглифы. Однако даже этот рыбак смог перевести лишь в общих чертах историю возникновения памятника.

В начале 1930-х гг. во время сильнейшего шторма разбился о скалы японский сторожевой корабль «Ниитака-мару». Это судно обеспечивало охрану всем тем заводам, о которых я поведал выше. Весь экипаж погиб. Случилось это как раз напротив того места, где стоит памятный знак. А уже в 1935 г. из Японии на Камчатку приехали родители одного из членов экипажа — мичмана, и установили этот мемориал. Причем шпильку и памятную плиту они привезли с собой из Японии. На шпильке кратко изложена история гибели корабля, а на плите выбиты имена погибших моряков.

Стыдно за то, что еще в недалеком прошлом вандалы частично повредили основание памятника и памятную плиту — расстреляли из охотничьих ружей. Но ведь недаром есть поговорка: «Выстрелишь в прошлое из пистолета, оно в ответ выстрелит из пушки».

Ну а для жителей поселка этот памятник в наши дни служит сугубо утилитарно... ориентиром! Доехал до памятника — паркуй автомобиль и в тундру — пара ведер грибов в сезон обеспечена!

Такая вот история.

Артем Кривзун

В. Г. СПИЧАК

КАМЧАТКА И ЯПОНЦЫ

КТО «ЗАХЛАМИЛ» ПОБЕРЕЖЬЕ УСТЬ-БОЛЬШЕРЕЦКОГО РАЙОНА МЕТАЛЛОЛОМОМ?

Для того, чтобы прояснить картину появления металлолома на камчатских морских берегах, прежде всего нам надо окунуться в историю прошедшего времени. Хотим мы этого или нет, но мы обязаны знать, как, каким путем и когда японцы появились на берегах Камчатского полуострова, какие преследовали цели. И кто же на самом деле оставил кучи металлолома на западном побережье Камчатки.

Долгое время Япония являлась закрытой страной. И только в середине 1850-х гг. «целая серия договоров, заключенных Японией с западными странами... завершили длительную изоляцию страны и в тоже время стали рубежом нового периода — превращение в зависимое государство» [1]. Что и послужило толчком к развитию экономического уклада страны по всем направлениям. С открытием японского государства, его предприниматели стали

вывозить лососевую продукцию на рынки Китая, Кореи и в другие юго-азиатские страны. Постоянный спрос на нее сулил большие прибыли и в то же время требовал безудержного вылова лососей в водах Японии.

Усиленный лов лососей привел к тому, что к концу 1890-х гг. в реках и прибрежных водах Японского государства лосось практически был уничтожен. В свое время Приамурский генерал-губернатор П. Ф. Унтербергер писал: «Япония... несмотря на то, что рыба в ее народном хозяйстве имеет особо важное значение, не сумела сохранить рыбные богатства вдоль своих берегов... участвовала и в разорении их вдоль берегов Кореи» [2].

А житель Японии Такао Хоккен, исследователь, описывает эту проблему так: «В прежнее время около острова Хоккайдо было такое обилие рыбы, что одним неводом налавливали несколько тысяч коку (коку — единица измерения, равная 1,5 ц. — В. С.), а в реке Исикари во время рунного хода нельзя было грести, если в рыбную массу втыкали весло, то оно не падало. В настоящее же время рыбы стало мало, вследствие слишком интенсивного лова...» [3]. Погнавшись за прибылью, японский рыбопромышленник не оглядывался назад и не думал, а чем же будет жить его страна завтра. И вследствие бездумного вылова рыб лососевых пород Япония в конце XIX в. пришла к печальному финишу. Японские капиталисты почти полностью разорили стадо лососей, нерестившихся в реках японских островов.

Создавшаяся обстановка заставила японских предпринимателей искать новые районы с богатыми рыбными ресурсами. И такой район по стечению обстоятельств у них оказался под боком. В 1875 г. было заключено русско-японское соглашение — остров Сахалин, государственная принадлежность которого до тех пор не была определена в международно-правовом порядке, полностью отошел к России, «которая в обмен передала Японии Курильские острова, бесспорно являвшиеся русским владением...» [4]. Теперь богатейший Камчатский край лежал у их ног и прельщал несметными рыбными богатствами, из которых можно было извлекать огромные барыши.

Укрепившись на Курильских островах, японские рыбопромышленники быстро начали осваивать вылов лосося у берегов Камчатки и в ее реках, хорошо зная, что полуостров почти беззащитен. Российские законы, затрагивающие правила рыболовства и статус государственных границ, для них были пустым звуком, они их просто игнорировали.

На правах победителя в русско-японской войне 1904—1905 гг., предвидя полнейшую безнаказанность со стороны России и бравируя тем, что по Портсмутскому договору им было предоставлено право рыболовства в территориальных водах Дальнего Востока, усиленно вели хищнический, беспредельный вылов, такой же, как в прошлом у себя на родине. И уже в начале XX в. они достигли высоких уловов лососевых пород. Так, в 1911 г. вылов составил около 30 млн шт., а в 1922 г. — уже 91 306 778 шт. [5]. Кроме плавбаз,

пароходов и шхун, добывавших рыбу в открытом море, они еще в большем количестве арендовали по всему побережью Камчатского полуострова рыболовные участки, число которых доходило порою до двух сотен и более. На некоторых из них были построены рыбоконсервные заводы, развалины которых мы видим и по сей день.

С укреплением советской власти этому беспределу в 1928 г. был положен конец. В силу вступила рыболовная конвенция с жесткими правилами эксплуатации участков [6].

Если бы не смена в 1917 г. государственного устройства в России, то трудно даже представить, что бы было с Камчаткой и ее населением. Даже после войны 1941—1945 гг., когда японские заводы перешли в собственность СССР, японцы творили непредсказуемое, выставляя на пути движения лососей к камчатским берегам до 400 км жаберных сетей. В реку Озерную на западном побережье заходило более 30 % обьичеенной нерки. Это не замедлило сказаться на мощности курильского стада нерки, и в 1960-х гг. вылов ее значительно упал. В тоже время японцы не верили, что курильская нерка находится на грани исчезновения. Так, добыча нерки в реке Озерная рыболовецким колхозом «Красный труженик», а в то время реку облавливал он один, составляла: в 1966 г. — 1 534, в 1967 г. — 1 202, в 1968 г. — 397, в 1969 г. — 256 т [7]. И только после этого японские ученые-рыбоводы стали частыми гостями на станции Камчатского отделения ТИНРО на Курильском озере. Вновь выловы увеличились лишь в начале 1980-х гг.

Что повлияло на возрождение стада курильской нерки? Или японцы одумались и приняли во внимание, что это и их кусок хлеба, или подкормка минеральными удобрениями кормового планктона, давшая хорошие результаты в последующие годы? Об этом писала в своей докладной записке на имя председателя колхоза «Красный труженик» сотрудник Камчатского отделения ТИНРО Л. В. Миловская [8].

ЯПОНСКИЕ РЫБОЗАВОДЫ

Уходит в небытие прошлое, но в умах людей надолго остаются запоминающиеся вехи истории, которые устно передаются из поколения в поколение, пусть даже в искаженном виде. И вот однажды по трассе Октябрьский — Озерновский проезжал путник Артем Кривзун. Он обратил внимание на то, что на пути движения часто попадаются развалины каких-то старых построек, и как человек несведущий, обратился к своим спутникам с вопросом: «А что это такое?» И вот что он пишет по этому поводу: «... во время поездки я обратил внимание на многочисленные груды металлолома, постоянно попадавшиеся на всем пути следования. На вопрос, что это такое, были лишь смутные сведения, что это остатки японских рыбозаводов, которые работали

здесь в 30-х гг. XX в. по лицензионному соглашению с Советской Россией...» [9]. Это действительно так. Но почему они превратились в «груды металлолома», думаю, мало кто знает.

Придет ли кому в голову обвинить японцев в засорении камчатских берегов металлоломом? Возможно и да. Но когда люди узнают правду, то, думаю, что они изменят свое мнение. Убрать свои заводы японцы физически не могли. Война еще не окончилась, еще не был подписан акт о капитуляции, а заводы уже в одностороннем порядке передавались советской стороной директорам своих рыбокомбинатов. А было это так. Для ясности содеянного приведу лишь один акт из той серии, которая была составлена в период приемки заводов рыбокомбинатами по Усть-Большерецкому району в 1945 г.

«Акт. РКЗ-31 (рыбоконсервный завод. — *Ред.*) расположен в районе рыболовных участков № 854, 855 и 856 погранзаставы с. Кошегочек 22 августа 1945 г.

Мы, нижеподписавшиеся, комиссия по приемке имущества бывших японских рыбопромысловых предприятий под председательством заместителя начальника АКО, в составе: главного бухгалтера АКО, начальника энерго-механического отдела АКО, директора Озерновского рыбокомбината АКО, в присутствии начальника штаба Усть-Большерецкой погранкомендатуры НКВД, депутата Усть-Большерецкого райсовета и назначенных приказом по АКО от 15 августа 1945 года за № 52М директора РКЗ № 31 и старшего бухгалтера, сего 22 августа 1945 г. произвели осмотр, проверку состояния и оценку имущества бывшего японского рыбоконсервного завода № 31. При этом установили следующее: (далее следует перечень и характеристика имущества. — *Авт.*)... В среднем весь износ механизмов, имущества, плавсредств, строений комиссией был определен в 50 %... износ в сумме 734 670 руб. Инвентаризации подверглись только основные средства... без детальной проверки механизмов и внутренних частей. Запасы материалов, промснаряжения и мелкого инвентаря будут подвергнуты сплошной инвентаризации специальной комиссией.

Приемка ценностей производилась с натуры, так как никакими описаниями имущества и материальных запасов, кроме генерального плана построек и сооруженного завода, комиссия не располагала. Общая характеристика: здания летние облегченные, каркасного типа, ввиду длительной эксплуатации значительно износились, за исключением зданий завода, консервного склада, материального склада. Заводское оборудование находится в удовлетворительном состоянии и может быть пущено в эксплуатацию после текущего ремонта.

Материальные ценности находятся в удовлетворительном состоянии, однако хранение их производится в трех местах (неконцентрированно). Акт отпечатан в пяти экземплярах, два из которых оставлены для АКО, остальные

переданы: Усть-Большерецкой комендатуре, Районному Совету депутатов трудящихся и главному бухгалтеру Озерновского комбината.

Члены комиссии: П. Макштас, А. Сендзимерж, В. Сахаров, К. Ефремов, И. Котов, Т. Коваленко, В. Игнатьев» [10].

Согласно содержания вышеизложенного акта, в пользование Озерновского рыбокомбината поступили четыре японских рыбоконсервных завода с оборудованием, пригодным к эксплуатации. В актах также отмечено, что имущество, необходимые запчасти и механизмы хранятся в складских помещениях и находятся в хорошем состоянии. Ни в одном из них комиссия не указала на то, что заводская территория «захламлена» грудями металлоконструкций и прочими отходами. И если бы такой факт существовал, несомненно, комиссия его бы отметила, так как еще с 1928 г. между Советским Союзом и Японией стали заключаться соответствующие договоры с жесткими правилами по сохранности арендуемых участков. И ко всему прочему, за порядком на концессионных участках со стороны Советской России следили «рыбнадзоры». Поэтому свои промысловые участки японцы содержали в хорошем состоянии, боясь нарушить общие правила рыболовства, за что могла последовала череда жестоких наказаний.

Примечание редактора. 12 августа 1945 г. Наркомат рыбной промышленности СССР издал приказ № 22 о принятии имущества близлежащих к Озерновскому рыбокомбинату бывших японских РКЗ компании «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша». Они получили номера 31, 32, 33 и 34. 15 августа 1945 г. для подготовки к сезону 1946 г. их директорами были назначены Т. Г. Коваленко, И. Т. Таран, Я. К. Гребенюк и Н. Г. Климович [ГАКО, ф. 376, оп. 1, д. 46, л. 37].

Эти заводы в 1945 г. не работали. С момента приемки на каждом, помимо директора, находились несколько рабочих, охранявших предприятие и занимавшихся его инвентаризацией [ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 146, л. 20].

ГЛАЗАМИ ОЧЕВИДЦА

С середины 1930-х гг. мне часто приходилось бывать на японских заводах в послепутинное время. Это было связано и с охотой, и с переходами из одного населенного пункта в другой. В непутинное время охрана японских заводов поручалась местному населению. Помню, как моему отцу приходилось один сезон сторожить японский завод вблизи бывшего села Отрадное, и вся семья проживала вместе с ним в связи с тем, что сторож должен был находиться на заводе почти безотлучно, за исключением неотложных дел. При его отсутствии завод охраняли члены семьи.

У меня, а мне шел тогда уже седьмой год, хватило времени исходить несколько раз всю заводскую территорию и заглянуть во все укромные угол-

ки. Характерно то, что я нигде не встречал нагромождения брошенных, непригодных к дальнейшей работе механизмов, леса и сетеснастных материалов, прочего инвентаря и бытовых отходов. Все окна в зданиях, катерах были забиты, двери заколочены. Территория ровная и чистая, иди в любой угол завода и не споткнешься о брошенную палку или моток дели.

Или вот такой факт. Сильными юго-западными штормами иногда срывало морские ставные невода и выстилало их вдоль берега. Ну, а мы, подростки, тут как тут. Нам интересно было посмотреть, как японцы будут убирать с берега свой невод. Через некоторое время старшие ребята находили с ними общий язык. Шел обмен сахаром, табаком и изучение языков. И, естественное дело, потом вступали в работу, и вместе с японскими рыбаками дергали веревки и сетное полотно из песка. Они над нами посмеивались, так как у нас не было силенок, но виду не подавали, а наоборот, подбадривали возгласом на своем языке: «Оиса!» — что значило по-русски «Взяли!» или «Еще раз, взяли!» Так продолжалось до тех пор, пока русские власти нас оттуда не прогоняли, пугая тем, что японцы могут забрать к себе и увезти в Японию. Но мы почему-то в это не верили и продолжали изредка тайком прибегать к ним, принося сахар, махорку, хлеб (наш домашний хлеб им очень нравился). Так продолжалось до тех пор, пока они не заканчивали работы по уборке невода.

После его растакелавивания на берегу ничего не оставалось. Дель увязывалась в небольшие тюки, веревки, тросы сматывались в бухты. Потом все это грузилось на кунгас и увозилось на завод. Какой в дальнейшем был путь вторсырья, можно только догадываться. Очевидно, его увозили в Японию на переработку. На заводе бросалась в глаза большая яма вблизи морского берега для рыбных отходов. Она засыпалась хлорной известью настолько, что никакого зловонного запаха от нее не исходило, и медведи никогда ее не пощали и не надоедали сторожам.

НОВЫЕ ХОЗЯЕВА

При передаче Озерновскому рыбокомбинату достались четыре японских рыбоконсервных завода со всем имуществом и плавсредствами, расположенные в южной части полуострова, в междуречье Гольгина — Озерная. Естественно, их японская нумерация была заменена русской и, начиная от бывшего селения Отрадное в южном направлении, первый завод числился под номером 57, второй, в трех километрах от Кошегоченского урочища — 58 (по японской нумерации — 31). Далее в шести километрах от 58-го располагался 59-й, а севернее Озерновского рыбокомбината в девяти километрах в излучине прибрежных увалов находился четвертый завод под номером 60. Тот самый, вблизи которого в свое время погибли японские крейсер и сухогруз.

Сразу же после принятия заводов АКО приступило к подбору административных кадров и рабочей силы. Нельзя было упустить время, чтобы готовые к эксплуатации заводы в будущем году простаивали. Строились временные жилища (палатки) для сезонных рабочих, возводились сараи, так называемые ледники, для хранения льда, заготавливаемого зимой на озерах. Производились текущий ремонт всего заводского оборудования и его наладка. Завозился уголь, промышленные материалы и товары. Готовились отдельные фрагменты ставных неводов, ремонтировались плавсредства.

Многие сезонные рабочие, решившие связать свою судьбу с рыбной промышленностью не на один год, строили себе отдельные жилища. Их архитектура была разнообразна и отчасти примитивна: от землянок, домишек полужемляного типа (это такой вид строения, где его нижняя часть отапливалась снаружи дерном до самых окон, а то и выше) и кончая нормальными русскими избами. Там, где это было необходимо, устраивали «очаги культуры»: клубы, библиотеки, школы, самодеятельные кружки.

Никто не знал и не предполагал, что в самое ближайшее время природа сыграет злую шутку и над заводами, которые так легко достались советскому государству, и над теми людьми, кто решил на долгие годы обосноваться здесь, в южной части полуострова.

С 1946 по 1954 гг. все складывалось нормально. Шла рыба, ставили морские неводы, вылавливали в реках лосось, работали и люди, и заводы. Постепенно налаживался быт, набирала темпы хозяйственная деятельность. Но 1954 г. оказался для некоторых заводов и их рабочих последним годом плодотворной работы. Все речки юга Камчатки до предела были заполнены горбушей. После случилось то, что очевидно и должно было случиться. Более пятнадцати лет горбуша не появлялась в реках юга Камчатки. И за этот период закрылись заводы № 57, 59 и 60. Из четырех японских заводов остался только один — 58-й. Его существование продлилось за счет реки Кошегочек и озера Поселкового. Эти два водоема в какой-то мере обеспечивали предприятие гольцом и осенней рыбой.

В середине 1950-х гг. у юго-западных берегов Камчатки появляются большие косяки сельди. Но и этот вид промысла не спас положения. Вся добытая в море рыба на приемные мощности завода подавалась только с морского берега. Осенью этот сложный процесс не давал желаемых результатов, и в конце 1960-х гг. и этот завод прекратил свое существование.

Так закончилась бесславная эпопея японских консервных заводов в южной части Усть-Большерецкого района, в сущности, не давшая ничего хорошего ни для комбинатов, ни для людей, ни для района. Ну а те «груды металлолома», что были отмечены в газетной статье, это уже результат нашей деятельности. И японская сторона к ним никакого отношения, прямо скажем, не имеет, так как с августа 1945 г. ее предприятия стали достоянием советского государства.

Ко всем тем металлическим конструкциям, что были смонтированы на заводах японскими специалистами, мы добавили вдвое больше своих. А сколько металлолома в виде всевозможных механизмов, цистерн, вышек оставила на морском берегу и вдали от него геологическая партия по изысканию нефтяных залежей в 1960—1970-х гг. в районе рек Опала и Голыгина! И теперь весь этот хлам постепенно ржавеет, зарастает травой и заносится песком. И никому до этого нет дела. А как бы хотелось, чтобы морские берега приняли свой естественный вид, тогда бы у путников и не возникали каверзные вопросы о нашей бесхозяйственности.

Небольшое отступление. Горбуша, так долго не появлявшаяся в реках юго-западной части полуострова, постепенно стала восстанавливаться естественным образом. И ее первые гонцы начали показываться в самом конце 1960-х и начале 1970-х гг. Потом нарастание мощности стада пошло почти с геометрической прогрессией, и в 1974—1976-х гг. достигло хороших промысловых уловов... Напрашивается вопрос, какие причины послужили столь долгому отсутствию горбуши в южных реках западного побережья? В то время как в северной его части горбуша была, южнее рек Соболевского района она не спускалась. До сих пор точного ответа на это со стороны науки нет. Возможно, уже и не будет, а жаль.

ГИБЕЛЬ ЯПОНСКИХ СУДОВ

Возможно, у кого-то возникнет мысль: а какое отношение имеют погибшие суда к заводам? Самое прямое. Это неотъемлемая часть той истории, которая творилась с согласия правящей верхушки Японии на побережье Камчатки и в ее прибрежных водах. Если сейчас не открыть ее страницы, то в дальнейшем могут возникнуть вопросы, на которые трудно будет ответить.

Итак, с подписанием Портсмутского мира, Япония получает практически полное право рыбной ловли в территориальных водах России [11]. Ее рыбопромышленники стремились объять необъятное, и для исполнения своих имперских планов в 1914 г. создали крупнейшее монополистическое объединение по добыче и переработке рыбы в русских конвенционных водах «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша». Оно сконцентрировало в своих руках 85—90 % всей добычи [12].

Четырьмя годами позже военная верхушка японского командования тоже вступила в игру разорения рыбных запасов в дальневосточных морях России, объявив в охотско-камчатских водах «свободный лов» рыбы [13]. Но этим аппетиты японской рыбной промышленности не ограничиваются, и в середине 1920-х гг. решаются вопросы о перспективах развития рыбной промышленности Японии на Камчатке. В них предусматривалось «в грандиозном масштабе использование ее природных богатств» [14].

Из вышеизложенного можно сделать однозначный вывод, что Япония по отношению к камчатским рыбным ресурсам занимала неблагоприятную позицию. Она всеми правдами и неправдами пыталась как можно больше выловить рыбы, привлекая к этому варварскому поступку капитал других стран. Так что Японии было что охранять, но только от кого? И, возмнив себя полноправным хозяином берегов беззащитной Камчатки, она продолжала хозяйничать не только во вред Российскому государству, но и самой себе.

Япония с остервенением рубила тот сук, на котором сидела многие тысячелетия. Ее военные корабли стали часто появляться у юго-западного побережья Камчатки, в прибрежных водах Озерновского РКЗ. И нередко демонстрировали свою мощь в дневное время вращением орудийных башен, а ночью — игрой светом прожекторов по поселкам и прилежащим сопкам. Бывало, идешь в сторону моря, а тебе в глаза бьет яркий сноп света, наступает ослепление, и стоишь, пока глаза не привыкнут к темноте, и луч не уйдет в сторону.

В 1922 г. один из кораблей подошел к берегам южной Камчатки в районе японского завода № 60. Сколько времени он простоял на этом участке и что делал, история об этом умалчивает. Но случилось так, что он навеки остался лежать в прибрежных водах западной Камчатки вблизи этого же завода. Ниже рассказано о двух катастрофах японских судов, военного и сухогруза, с разрывом во времени в двадцать один год. Оба случая тесно связаны с освоением японцами рыбного промысла у берегов западного побережья Камчатки.

ГИБЕЛЬ КРЕЙСЕРА «НИЙТАКА» НА ЯКОРНОЙ СТОЯНКЕ

Это событие так представлено в книге И. М. Короткина «Аварии и катастрофы кораблей»: «Одной из типичных катастроф, происшедших при попытке отстояться на якоре, была гибель японского легкого крейсера “Ниитака” в августе 1922 г. Обстоятельства потопления корабля были следующими.

Крейсер был застигнут штормом на якорной стоянке близ устья реки Озерной. Штормовой ветер начался с берега, и командир корабля рассчитывал, видимо, отстояться под его защитой. Однако, когда ветер резко изменился на зюйд-вест, крейсер оказался в опасном положении. “Ниитака” снялся с якоря, но вскоре при бушующем море и в темноте вошел в выставленные вдоль берега рыболовные сети, которые намотались на его гребные винты. Крейсер потерял управление, был прижат к мелководному берегу и опрокинут, весь его экипаж (около 400 человек) погиб» [15].

Так написано в книге. А вот сведения, которые оставил нам в своем письме старожил с Запорожье Павел Ульянович Лазебный: «Стоял на рейде у японского завода № 60, от берега не более 500—600 метров на глубине около десяти. Команда сошла на берег на отдых, вахта осталась на крейсере. Днем под-

нялся шторм юго-западного направления. Якоря начали дрейфовать, пока поднимали пары, его поднесло к берегу. Но когда он хватил килем дна, его сразу развернуло бортом к волне и перевернуло. Как только стихла штормовая погода, с Курильских островов подошли спасательные суда. Крейсер лежал вверх дном, и днищевая часть просматривалась хорошо. В днище вырезали отверстие для спасения оставшейся команды. Потом они его взорвали и по кускам растащили вглубь моря. После его уничтожения на берегу находили одежду и прочие вещи, а также и людей.

Примерно в 1937 г. мой отец, Лазебный Ульян Яковлевич, в качестве проводника с водолазами ездил на катере в район гибели крейсера, посмотреть, что сохранилось. Водолазы спускались под воду, существенного ничего не обнаружили, за исключением искореженных деталей корпуса. Все данные из рассказов моего отца.

Помню, как в 1930-х гг. японские военные корабли часто посещали наше побережье. И если задерживали их шхуну и заводили в реку, то в скором времени на Озерновский рейд подходил военный корабль. Почти всю ночь освещали берег прожекторами, а днем расчехляли орудия и вращали башнями, пока не отпускали шхуну. Окраска военных судов была маскировочная, шарового цвета с черными или белыми полосами. С такой окраской форма и силуэт корабля на воде резко меняется. К берегу подходили по разным причинам, то больной, то воды нет. Но наши власти их не принимали. Была небольшая погранзаства, но она ничего сама не могла сделать. И только когда с города вылетал самолет или выходил военный корабль, тогда японцы поднимали якоря и уходили в сторону Курил».

Есть еще два аналогичных письма, но и они не раскрывают полной картины гибели японского крейсера.

Примечание редактора. Некоторые подробности гибели крейсера «Нийтака» изложены в работах: 1. Борисов В. И. «Пойдем ныне по своему Отечеству...» — Вып. 3. — Петропавловск-Камчатский, 2005. — С. 12—14; 2. Гаврилов С. В. Маленькие камчатские истории. — Петропавловск-Камчатский, 2002. — С. 220—240.

ПОТОПЛЕНИЕ СУХОГРУЗА

Расскажу об одном случае, произошедшем на глазах автора в годы Великой Отечественной войны. Это было в первых числах июня 1943 г. Команда нашего мотобота занималась ловом трески южнее Озерновского завода на траверзе его бывшей третьей рыббазы, примерно в трех милях от берега. На горизонте не видно ни одного суденышка. Все промысловые суда ушли на север в район Кошегочинской банки. И только у береговой линии стояли два сухогруза. Один у русского завода, второй у японского. Погода была хоро-

шая. Солнышко в дымке повернуло на вторую половину дня. Треска не клевала. Слабое волнение укачивало, мышление отключалось, и безвольная голова падала на грудь. Чтобы не уснуть, члены команды занимались, чем могли: кто готовил пищу, кто чинил снасти, кто смотрел в бинокль, наблюдая за разгрузкой пароходов, стоявших на рейде, и за движением морских животных, часто подплывавших к мотоботу.

Ближе к вечеру на горизонте появились серо-белые полосы тумана. И вдруг в бинокль заметили, как из этой мглы вынырнул корабль шаровой окраски. В первый момент мы не могли разглядеть его силуэт. Но когда он подошел поближе, то увидели, что это подводная лодка и притом без опознавательных знаков. Двигалась она примерно с юго-западного направления с приличной скоростью в сторону Озерновского РКЗ, на рейде которого стоял пароход «Чапаев» с грузом для путины.

Наблюдая в бинокль, мы видели, как на пароходе и у его бортов все пришло в интенсивное движение. По палубе забежали люди, приводя корабль в боевое действие. В считанные минуты катера от бортов оттащили кунгасы и повели их к береговой зоне. Наблюдая за идущей лодкой, мы не заметили, как «Чапаев» сумел развернуться к ней кормой.

Во время войны на судах торгового флота на корме стояли 45- или 76-миллиметровые пушки. И до разворота лодки «Чапаев» уже стоял «на товсь». Подойдя к пароходу примерно на полмили, лодка замедлила ход. А потом, резко развернувшись на девяносто градусов, пошла в сторону 60-го японского завода. Там на рейде тоже стоял сухогруз, на котором прибыли японские рыбаки, промысловое снаряжение и продукты.

Подойдя к нему на небольшое расстояние, лодка погасила скорость и развернулась к пароходу кормой, застопорила ход. В таком положении она простояла длительное время, возможно, пятнадцать — двадцать минут, сейчас трудно это оценить. Японцы на пароходе и на плавсредствах также работали спешно. Загрузив кунгасы, катерами отвели их в сторону берега. И только после того, как на нем не осталось ни одного человека, лодка резко набрала скорость и пошла прямо в открытое море. Мы подумали, что это какие-то забавы. Но через несколько минут услышали оглушительный взрыв, а потом увидели и огромный столб воды с черно-серым дымом. И когда все это рассеялось, то на месте стоявшего парохода нашему взору предстала картина — две мачты, наполовину торчащие из воды.

На второй день после его гибели, выйдя из устья, мы пошли в северо-западном направлении на Явинскую банку. И по курсу вошли в поле всякого хлама, всплывшего из «утопленника». Наше внимание привлек штормтрап. Забагровив его, с удивлением стали рассматривать это чудо-лестницу, у которой и леера, и леерные стойки в большинстве своем были скручены ржавой

провококой. Не говоря уже о лючинах, обшивке и прочей рухляди, плавающей на поверхности моря.

Примерно недели через две, выйдя из устья реки Озерной, старшина направил мотобот прямо в открытое море. Над морем висели клочья тумана. Пройдя один такой сгусток, наш мотобот очутился в огромном чистом поле, за которым следовала такая же полоса тумана. На самом краю этой полосы в дрейфе лежала та самая субмарина, которая торпедировала японский сухогруз. На лодке не было никакого движения, но зато наши нервы находились на пределе. Круто повернув руль на борт, мы легли на обратный курс, постоянно наблюдая за лодкой, и минут через пять — семь вошли в полосу тумана.

Быстрее двигаться мы не могли, так как скорость нашего судна не превышала девяти узлов. Чья это была лодка, зачем она потопила японский сухогруз и что делала у берегов Камчатки? Кому был нужен такой сценарий и зачем? Надо полагать, что ни американцам (хотя в то время они были в состоянии войны с Японией), ни Советскому Союзу он был не нужен по многим причинам. Хотелось кому-то идти за десятки и сотни миль к берегам Камчатки и топить на рейде какой-то старый пароход, устраивая бессмысленную провокацию. Можно предположить, что этот сценарий нужен был самим японцам.

Сейчас, по прошествии длительного времени, прихожу к мысли, что эту провокацию организовал один из синдикатов японских рыбопромышленников с целью получения, вероятно, солидных страховых сумм за изношенное судно, списав его гибель на издержки войны.

Именно это «корыто» и являлось таковым. Очевидно, на эти вопросы мы никогда не найдем ответа. Пусть кому-то они покажутся малозначимыми, но для прояснения вышеизложенных событий имеют определенный вес. По этому инциденту много ходило всяких слухов, но они не имели под собой никакой почвы. Ни одна из враждующих сторон не заявила протест другой. Ни в газетах, ни по радио, ни на лекциях ничего подобного об этом в то время мы не слышали.

В данной публикации я не старался унижить достоинства простого японского народа с его высокоразвитой культурой и крепкими традициями. Он, народ, ни в чем не виноват. Виновата сама система капитализма и время, в которое происходили вышеописанные события. Эти почти забытые факты из истории нашей Камчатки требуют восстановления и справедливой оценки.

18 марта 2006 г., с. Запорожье

Примечание редактора. Летом 1944 г. до Озерновского рыбокомбината докатился еще один отзвук Тихоокеанской войны: 5 июля американская подводная лодка торпедировала японский пароход «Синмей-мару», стоявший под разгрузкой в районе р. Озерной [Гаврилов С. В. Маленькие камчатские истории. — Петропавловск-Камчатский, 2002. — С. 282].

ИСТОЧНИКИ

1. Кузнецов Ю. Д., Навлицкая Г. Б., Сырицын И. М. История Японии. — М., 1988. — С. 155.
2. Бронштейн Л. Б. Зарождение и первые годы развития рыбной промышленности Камчатки // Вопросы географии Камчатки. — Вып. 1, 1963. — С. 7.
3. Там же, с. 7.
4. Кузнецов Ю. Д., Навлицкая Г. Б., Сырицын И. М. История Японии. — М., 1988. — С. 187.
5. Вахрин С. И. Встречь солнцу. Петропавловск-Камчатский, 1996. — С. 15, 18.
6. Там же, с. 24.
7. Сводка вылова рыбы колхозом «Красный труженик».
8. Миловская Д. В. Докладная записка, 1987, июль.
9. Кривзун А. Японский памятник // Новая камчатская правда, 5 октября 2006 г.
10. ГАКО, ф. 207, оп. 1, д. 49, л. 3—13.
11. Кузнецов Ю. Д., Навлицкая Г. Б., Сырицын И. М. История Японии. — М., 1988. — С. 194.
12. Вахрин С. И. Встречь солнцу. Петропавловск-Камчатский, 1996. — С. 17.
13. Там же, с. 17.
14. Там же, с. 20.
15. Короткин И. М. Аварии и катастрофы кораблей. — Л., 1975.

В. С. ЗАВОЙКО — ИССЛЕДОВАТЕЛЬ РУССКОЙ АМЕРИКИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Василий Степанович Завойко вошел в историю как первый губернатор Камчатской области, руководитель обороны Петропавловска в 1854 г., а после эвакуации Петропавловского порта, гарнизона и администрации Камчатской области в 1855 г., — как «начальник морских сил при устьях Амура». Менее известна его деятельность как исследователя Русской Америки в 1830-е гг. и юго-западного побережья Охотского моря в 1840-е гг.

В 1834 г. двадцатипятилетний лейтенант В. С. Завойко отправился в кругосветное плавание на морском транспорте «Америка» под командованием капитан-лейтенанта Ивана Ивановича Шанца. Летом 1835 г. он впервые ступил на камчатскую землю, а 14 сентября того же года Василий Степанович прибыл в столицу Русской Америки — Ново-Архангельск на острове Ситха. Главным правителем Русской Америки в это время был Фердинанд Петрович Врангель — знаменитый кругосветный мореплаватель и полярный исследователь. Второе кругосветное плавание В. С. Завойко совершил в 1837—1839 гг. на судне «Николай» под командованием капитан-лейтенанта Евгения Андреевича Беренса, также с заходом в Русскую Америку.

После возвращения из второй кругосветки В. С. Завойко издал в Петербурге две небольшие книжки под общим названием «Впечатления моряка во время двух путешествий кругом света (сочинение лейтенанта В. З.)». Сведения В. С. Завойко о Русской Америке представляют определенный интерес, так как источников об этих русских владениях сохранилось немного, и значительная часть их хранится за пределами России, в основном в США, а основной архив Российско-Американской компании (РАК) погиб.

Завойко сообщает множество любопытных фактов о российских владениях в Америке, дает оценку деятельности главных правителей Русской Америки в те годы: Ф. П. Врангеля (1829—1835 гг.) и И. А. Купреянова (1835—1840 гг.). Он описывает жизнь и занятия обитателей «столицы» Русской Америки и калифорнийской колонии Росс, природу и климат острова Ситхи, хозяйственную деятельность РАК, дает высокую оценку миссионерской и научной деятельности «апостола Севера» И. Вениаминова.

Завойко пишет: «Первое впечатление, которое сделал на меня в Ситхе ее осенний климат, не расположило меня в ее пользу... Она сходна с нашей родимой северной осенью; так же сурова и так же мрачна, и солнце своими лучами редко согревает кровь, зато камельки с радушным приемом здешних хозяев заменяли нам солнечные лучи. Отогревшись у них, я пошел осматривать все здешние заведения, и не мог не порадоваться, что в этом отдаленном

крае, под благотворной сенью нашего правительства, общество частных людей, устроив свои заведения для пользы торговых, не забывает пользы края и человечества. Надобно удивляться, в каком стройном порядке текут здесь дела, как ясно видно во всех заведениях попечение и искусство руки, которая управляет всем краем с истинным расположением к добру и пользам человечества» [4, с. 348].

Под «рукой, которая управляет всем краем» Завойко имеет в виду Ф. П. Врангеля, ставшего ко времени издания книги его родственником. Вскоре после возвращения из второго плавания В. С. Завойко женился на Юлии Егоровне Врангель — племяннице Фердинанда Петровича. Этим объясняется восторженный тон описания основных объектов на Ситхе.

Вот такую оценку деятельности Ф. П. Врангеля на посту главного правителя Русской Америки дает В. С. Завойко: «Здесь, в американских владениях России, его просвещенная благонамеренность все дела американской компании быстро продвинула к улучшению. Истинный филантроп, он, при содействии компании ее капиталами, улучшил в колониях благотворительные для человечества заведения, которые порядком и пользою поспорят с лучшими в этом роде заведениями внутри России» [4, с. 348].

Кстати, самому Завойко в начале 1850-х гг. правление РАК предлагало занять пост главного правителя Русской Америки. Но Завойко, являвшийся в это время начальником Петропавловского порта и военным губернатором Камчатской области, предпочел остаться на Камчатке.

Описание Ново-Архангельска Завойко начинает с адмиралтейства: «Все мастерские устроены удобно и красиво, содержатся в чистоте и порядке. Кроме столярных, токарных здесь даже есть литейная, оружейная, компасная. Мастерства по этим искусствам доведены, можно сказать, до совершенства, чему служит лучшим доказательством отделка судов нашей компании, которая по своей чистоте и красоте не уступают ни английским, ни американским военным судам... Все суда вооружаются здесь по методе американцев, и все железные вещи выковываются в своих мастерских с таким искусством, что в прочности и чистоте не уступят иностранным. В здешней литейной отливают рулевые петли, отделяются разные вещи, служащие для морского щегольства, так чисто и красиво, что можно залюбоваться... На здешнем эллинге построено несколько прекрасных судов в полном смысле этого слова, и флаги их развеваются на славу русских у берегов Охотска, Сандвичевых островов, Калифорнии и Южной Америки. Бриг американского купца Френча, обновленный на здешнем эллинге, унес славу его в свою родину под именем “Леди Врангель” (назван в честь Елизаветы Васильевны Врангель — жены Ф. П. Врангеля. — В. А.)» [4, с 348—350].

«Из адмиралтейства мы перешли в училище, преобразованное в 1832 году для воспитания юношества. Комплект его состоит из сорока пяти человек.

В училище принимаются дети здешних служителей, креолы и преимущественно сироты. Оно помещается в довольно обширном здании; спальни детей просторны и опрятны, снабжены приличной, можно сказать, роскошной мебелью, классы не уступают спальням, а библиотека имеет все нужные пособия для образования малюток, свежих, здоровых, полных жизни и подающих множество прекрасных надежд в будущем. Курс, здесь преподаваемый, заключается в нравственном образовании, в познании православной веры, русского языка и математических наук, собственно относящихся до мореходного искусства и ремесла. Способнейшие из воспитанников выпускаются в помощники штурманов; остальные размещаются в разные должности по управлению и по мастерствам в порте» [4, с. 350].

Об оборонительных сооружениях Ново-Архангельска Завойко пишет: «...здешняя крепость... удовлетворяет потребностям и служит непреодолимой оградой от нападения туземцев, колош (в 1804 г. 800 индейцев-тлинкитов — колошей уничтожили русские укрепления на острове Ситха, и только приход военного корабля «Нева» под командованием Ю. Ф. Лисянского, совершавшего первое русское кругосветное плавание, помог тогдашнему правителю Русской Америки А. А. Баранову усмирить восставших. — В. А.).

Укрепление ее состоит из стен, сложенных из бревен, и нескольких деревянных построек в виде бастионов и башен, искусно расположенных для обороны, и внутренних строений и рейда. Укрепления вооружены пушками разного калибра: от 3-х до 24-фунтового. Всех орудий до сорока. Этих мер слишком достаточно для обороны не только против туземцев, но даже и против сильнейших неприятелей, которые захотели бы попытаться завладеть тем, что русские называли своим. Дух жителей и порядок, наведенный для защиты, служит верной порукой, что никто не застанет здесь наших врасплох ни днем, ни ночью, и дерзкий дорого заплатит за свою попытку» [4, с. 352].

С таким же восторгом В. С. Завойко оценивает деятельность Ф. П. Врангеля в организации медицинской помощи: «Здесь есть также госпиталь, которую не стыдно перенести в любой из городов Европы. Госпиталь получила также усовершенствование при нынешнем главном правителе и помещается в прекрасном доме на тридцать кроватей, размещенных в палатах хорошей отделки, светлых, просторных и опрятных до возможной степени. С изобильной аптекой, одежда больных, продовольствие и прислуга вполне отвечают другим частям, а внимательность и попечение, с каким обходятся с больными, довершает совершенство этого прекрасного заведения» [4, с. 351].

Окрестности Ново-Архангельска произвели на Завойко приятное впечатление. «В окрестностях всего замечательнее горячие серные источники. Температура их простирается до 50°. Этим благодательным даром природы здесь умели вполне воспользоваться. Тут устроены ванны и помещение для желающих воспользоваться водами. Для чиновников есть прекрасный домик со

всеми удобствами для жизни, для нижних служителей есть казармы. Отсюда отправились мы в Озерский редут. Это небольшое укрепление в тридцати верстах от Ново-Архангельска находится при соединении большого озера с Ситхинским заливом. Здесь прежде заготавливалась рыба для зимних запасов посредством заколов и была мукомольная мельница. При нынешнем правителе эти заведения усовершенствованы и к ним прибавлена пильная водяная машина. На мельнице перемалывается весь хлеб, привозимый из Калифорнии в зернах для продовольствия колоний, а пильная мельница снабжает адмиралтейство досками в таком изобилии, что оно может отпускать часть их за границу, чему уже были примеры» [4, с. 352].

Интерес представляет и описание жителей столицы Русской Америки и их быта. Завойко пишет: «Здесь, как и везде, они разделяются на особенные общества: высший круг составляют главный правитель со своим семейством, его помощник, правитель конторы и наши моряки, семейные и холостые. К среднему кругу принадлежат все должностные лица купеческого сословия. В обществе этих людей мы делили часы нашего досуга с большим удовольствием. Остальное народонаселение состоит из креолов и промышленников, переселившихся сюда из разных областей русских; они служат на жалованье компании» [4, с. 352].

Первое пребывание В. С. Завойко длилось около месяца. 11 октября 1835 г. транспорт «Америка» взял курс с острова Ситха на Гавайские острова.

Во время кругосветного плавания на «Николае» В. С. Завойко в 1838 г. дважды посетил Ново-Архангельск, где провел около четырех месяцев, и совершил плавание в Калифорнию, в залив Бодего, где находилась колония — форт Росс. Здесь он пробыл около полутора месяцев.

К этому времени главным правителем Русской Америки уже третий год был И. А. Купреянов, также участник двух кругосветных плаваний. На этот раз в описаниях Завойко уже нет прежнего восторга. В довольно мрачных тонах он описывает вход в Ново-Архангельский порт. В период отсутствия Завойко в Русской Америке случилась эпидемия оспы, которая унесла множество жизней. В. С. Завойко приводит данные о численности коренного населения Русской Америки: «Колош (тлинкитов. — В. А.)... теперь считается не более 6 000 (до 1835 года, или эпохи появления здесь оспы, их было 10 000), а постоянных жителей колош подле крепости в Ситхе — до 750, на Алеутских островах алеутов до 2 200, на Кадьяке — до 2 300, то в Чугаче кинайцев и других живущих на Аляске (в те годы Аляской называли лишь узкий полуостров, простирающийся в сторону Алеутских островов, севернее острова Кадьяк. — В. А.) не более 3 500» [4, с. 354—355].

Зима 1837—1838 гг., предшествующая приходу «Николая», была в Ново-Архангельске голодной, так как лето 1837 г. в форте Росс оказалось неурожайным. Поэтому 1 июля сам главный правитель И. А. Купреянов отправил-

ся на «Николае» в Калифорнию, чтобы лично проследить за отгрузкой продовольствия в Ново-Архангельск. Так Завойко впервые попал в Калифорнию. В окрестностях форта Росс находились три ранчо: Черных (уроженца Камчатки, вывезенного П. И. Рикордом в 1822 г. в Московскую земледельческую школу. В 1836 г. Черных поступил на службу в РАК агрономом), Хлебникова и Костромитинова. Вот как он их описывает: «Знаменитое село Костромитиновка состоит из одного домика... и из трех соломенных шалашей, в которых живут трое русских». Завойко сообщает, что селение и пашню обслуживают 250 индейцев, которые за работу вознаграждаются весьма скупо. «Корм состоит из разболтанной в кипятке муки, а по воскресеньям — в фунте мяса на человека. По окончании работ им раздают по рубашке, по платку или несколько бисеру». Тем не менее, пишет Завойко, индейцы всем этим были довольны [4, с. 355—356].

Форт Росс Завойко описывает так: «Оно (селение. — В. А.) расположено на самом взморье. Это крепость, в которой дом правителя, контора и дома чиновника, сельских хозяев, конторщиков и приказчика. Крепость внутри и снаружи содержится в чистоте и порядке. Она выстроена из досок чаги. Число пушек не помню, потому что их не считал. Вне крепости находится селение, которого жители — женатые промышленники. Избы их построены из чаги. Есть у них большой скотный двор с принадлежностями, ветряная мельница» [4, с. 356].

По подсчетам Завойко, в Россе проживало 120 русских промышленников с детьми и женами, тридцать алеутов, завезенных еще при А. А. Баранове, то есть более двадцати лет назад. Местных индейцев было восемь мужчин и тридцать одна женщина. Хотя Завойко пробыл в Россе всего два дня, его сведения весьма интересны для историков, так как через три года, в 1841 г., форт Росс был продан американцу Джону Суттеру.

8 ноября 1838 г. «Николай» с грузом пушнины отправился в обратное плавание в Кронштадт. На нем возвращался в Россию И. Вениаминов, с которым В. С. Завойко познакомился еще в 1835 г., а позднее встречался в Охотске и Аяне. Выдающийся миссионер, просветитель, ученый-этнограф и лингвист Иоанн Евсеевич Вениаминов впоследствии стал под именем Иннокентия первым епископом учрежденной в 1840 г. епархии Камчатской, Курильской и Алеутской, а с 1850 г. — архиепископом Камчатским и Якутским. С 1868 г. и до кончины в 1879 г. И. Вениаминов фактически возглавлял Русскую Православную Церковь в сане митрополита Московского и Коломенского.

Во время первого пребывания Завойко в Ново-Архангельске в 1835 г. по настоянию Врангеля И. Вениаминова перевели туда протоиереем церкви Св. Михаила. До этого Вениаминов десять лет прожил на Уналашке и написал свой знаменитый трехтомный этнографический труд «Записки об остро-

вах Уналашкинского отдела». Во время плавания в Кронштадт Завойко подружился с И. Вениаминовым — «очень хорошим человеком, сведущим во всем». Завойко пишет о нем: «Он прожил в колониях пятнадцать лет, и ныне возвращается с нами хотя и после пятнадцатилетнего отсутствия, но не прямо на свою родину, в Иркутск, куда он уже отправил все свое семейство; он еще хочет объехать свет и видеть Петербург, где намерен напечатать свои полезные сочинения, составленные им для того края и для нас о том крае. Он первым перевел на алеутский язык Краткую священную историю, Катехизис, Евангелие от Матфея и составил поучение на алеутском и русском языках касательно христианских обязанностей человека. Сверх того, у него есть обстоятельная записка об Уналашкинском отделе островов, о колошах, колошенском и алеутском языках, нравах, обычаях и происхождении этого народа. Это будет первая книга в своем роде, которая разольет большой свет для ученых и вообще образованных людей на тот отдаленный край наших владений» [4, с. 356].

Кстати, десять лет спустя И. Вениаминов сыграл важную роль в судьбе самого В. С. Завойко. Во время посещения Петропавловска генерал-губернатором Восточной Сибири Н. Н. Муравьевым в июле 1849 г. решился вопрос о переносе Охотского порта в Петропавловск и образовании особой Камчатской области. Как сообщает биограф Н. Н. Муравьева-Амурского И. Барсуков, Муравьев колебался в выборе военного губернатора Камчатки между тогдашним командиром Охотского порта И. В. Вонлярлярским и В. С. Завойко. И. Вениаминов, с которым Муравьев ежедневно встречался в Петропавловске, однажды сказал ему: «За Лярского (Вонлярлярского. — В. А.) я руки не подставляю, а за Завойко я постою обеими руками, всем телом и всею душою» [3, с. 232].

Так и решился вопрос о первом камчатском губернаторе.

В. С. Завойко дает характеристики и другим обитателям Ново-Архангельска. Среди них — А. В. Голенищев, бывший в 1829—1835 гг. начальником Камчатки: «Он был неисчерпаем насчет Камчатки и жестоко нас смешил» [4, с. 353].

В. С. Завойко прекрасно понимал, что своими успехами в проведении кругосветных плаваний русский флот обязан не только образованным талантливым офицерам, но и простым матросам. С большой теплотой он пишет о них: «В заключение скажу еще о команде, что какая бы ни была погода, если только она будет так обмундирована, на такой пище и с таким расположением, то с русским матросом можно быть круглый год под парусами. Он тих, скромен и бодр. Ласковое слово офицера для него утешение во всех крайностях: от одного такого слова он ободряется и забывает все, а если к этому, да чарочку винца, чего он не перенесет... Не могу говорить без удовольствия о русском матросе, особенно как вспомню иностранных» [4, с. 357].

В 1840 г. В. С. Завойко поступил на службу в РАК и был назначен управляющим ее факторией в Охотске (РАК имела также факторию в Петропавловске). Охотский порт с самого своего основания в 1731 г. признавался всеми мореплавателями как неудачный. За сто с лишним лет было предложено множество проектов его переноса, но ни один из них не был реализован. Этим пришлось заняться В. С. Завойко. Недостатки Охотского порта состояли в отсутствии вблизи питьевой воды, мелководье и непостоянстве реки Охоты, открытом всем ветрам рейде, нездоровом и суровом климате, отсутствии поблизости леса для постройки и ремонта судов.

Особенно незавидным было положение фактории РАК, располагавшейся на самом конце Тунгусской кошки, ширина которой под действием штормов уменьшалась на три сажени в год. После осенних штормов 1841 г. от фактории до берега моря оставалось лишь три сажени, до берега реки чуть больше. В. С. Завойко сообщает: «В конце ноября (1841 г. — В. А.) начались снова крепкие ветры, а штормом в декабре морскою водою, нагнанною в реки, сломало лед, вынесло его в море и бурунами нагоняло с неимоверною силой. Этого же числа замечено новое обстоятельство, еще более убеждающее в ненадежности настоящего местонахождения фактории, а именно: от ударов льдин, нагоняемых бурунами на кошку, все здания фактории приходили в сотрясение, как от действия землетрясения, и это продолжалось три часа» [1, с. 124—125].

Поэтому в следующем году вместе со служащим РАК Дмитрием Ивановичем Орловым, бывшим поручиком корпуса флотских штурманов, сосланным по суду в Сибирь на поселение и впоследствии оправданным, В. С. Завойко решил внимательно осмотреть западное побережье Охотского моря. Его особое внимание привлекли заливы Аян и Алдома. Он пришел к выводу, что Аянский залив (Аян — по эвенски и означает «залив») — лучший из заливов на побережье. Единственный его недостаток — открытость юго-восточным ветрам. Ширина входа в залив около трех кабельтовых. Вход в залив ограничен с одной стороны банкой Лорга-Ангра, с другой — небольшим островом-скалой Чаячий. Поблизости расположено обширное озеро, в которое во время прилива возможен вход морских судов. Сама бухта длиной более полумили лежит между мысами Желтым на юге и Безымянным на севере. Глубина при входе в бухту 14—15, а в самой бухте — 5 метров, грунт — ил с песком. В бухте хорошая якорная стоянка, только при юго-восточных ветрах волнение мешает разгрузке судов. Место очень живописное, в отличие от Охотска. В северную часть бухты впадает небольшая речка Аянка, текущая в распадке между отрогами хребта Джугджур, в восточную — речка Уй. По долинам рек раскинулись обширные луга. Дорога от Аяна до Якутска оказалась не хуже Охотского тракта [1, с. 125].

Все эти обстоятельства окончательно решили вопрос о выборе нового места для порта в пользу Аяна. Но чтобы проверить условия жизни на новом

месте, В. С. Завойко оставил на зимовку в заливе Д. И. Орлова с пятью служащими компании и двадцатью якутами. Подпоручику корпуса флотских штурманов Петру Федоровичу Гаврилову на бриге «Промысел» Завойко поручил провести съемку залива и прилегающего к нему побережья. Д. И. Орлов построил за зиму все необходимое для переноса фактории: «Дом для управляющего и приезжающих, длиною 3 и шириною 2 $\frac{1}{2}$ сажени, о четырех окнах и трех комнатах с сениями, кладовою, кухнею и прочими службами (пол в доме был выстлан струганным тесом и в нем поставлена железная печь. — В. А.), казарма на тридцать человек, с русскою печью и всеми службами, баня, кузница и юрта для прикащика с выстланным полом. Все эти постройки были обложены дерном. Старый дом был обращен в пакгауз» [1, с. 126].

В 1844 г. Завойко прислал в Аян временного управляющего Савина, а Орлова отправил для осмотра рек Май и Алдана на новом тракте. Орлов доставил в Аян первый транспорт с грузами из Якутска, причем значительно дешевле, чем обходилась доставка грузов по старому охотскому тракту.

В. С. Завойко официально предложил правлению РАК перенести факторию в Аян, что и было сделано в 1845 г. Указом правительства от 27 июля 1845 г. поселение в заливе Аян было названо Аянским портом РАК. Одновременно начальник Охотского порта капитан-лейтенант Транковский сделал представление генерал-губернатору Восточной Сибири Н. Н. Муравьеву о переводе Охотской флотилии в Аян.

Но стать главным русским портом на Тихом океане Аяну не довелось. В 1849 г. Охотск, Петропавловск и Аян посетил Н. Н. Муравьев. Окончательный выбор он сделал в пользу Петропавловска. 2 декабря 1849 г. последовал именной указ Николая II об образовании Камчатской области и упразднении Охотского порта. Первым начальником Петропавловского военного порта и военным губернатором Камчатской области был назначен капитан 1-го ранга В. С. Завойко, вступивший в должность 2 августа 1851 г.

ИСТОЧНИКИ

1. *Алексеев А. И.* Охотск — колыбель русского Тихоокеанского флота. — Хабаровск, 1958.

2. *Алексеев А. И.* Сыны отважные России. — Магадан, 1970.

3. Петропавловск-Камчатский. История города в документах и воспоминаниях. 1740—1990. — Петропавловск-Камчатский, 1994.

4. Русская Америка. По личным впечатлениям миссионеров, землепроходцев, моряков, исследователей и других очевидцев. — М., 1994.

ГОЛОС МИНУВШЕГО

В. П. ПУСТОВИТ

КАКИМИ МЫ БЫЛИ ТОГДА...

Еще в школе я мечтал связать свою жизнь с архивами. Но попал в Центр документации новейшей истории Камчатской области лишь спустя три десятилетия. Так получилось, что многие годы я был журналистом. А начинал в рыбацкой газете. Сейчас она называется «Рыбак Камчатки», а тогда, в 1968—1969 гг., — «За высокие уловы» — орган Камчатского управления рыбной промышленности, партийного комитета и базового комитета профсоюза Управления тралового и рефрижераторного флота.

Я оказался в редакционном коллективе, где каждый — от редактора до машинистки — личности и, помимо того, что ни день — масса новых впечатлений. Бывал не только на береговых предприятиях и судах, стоявших в порту. Через пару месяцев работы в «Уловах» на три недели ушел спецкором в море...

Все — вновь, все — интересно. Молодость и присущая ей энергия делали свое дело. И давал норму (триста строк в номер, а газета выходила три раза в неделю) и поболее, подобно героям своих статей, репортажей, очерков. Некоторые материалы той поры сохранились в моем личном архиве. Я думаю, они небезынтересны и сейчас, так как воскрешают дух давно ушедшего времени, события и главное — людей, какими они были тогда, особенно рыбаки...

ДВА ШТУРВАЛА ИВАНА ЛАПТЕВА

Думал ли когда-нибудь Иван Никифорович Лаптев, старший преподаватель Хабаровской Высшей партийной школы, что сын его Ваня, задумчивый, не по годам серьезный, свяжет свою жизнь с морем? Лаптеву-старшему никогда в голову не приходила подобная мысль. А вот, если бы он узнал, что Ваня метит в радиоинженеры, в том бы не было ничего удивительного: мальчик часто приносил в дом лампы, детали, что-то паял. Собрал небольшой диодный приемник, транзистор.

«Это просто любительство было», — скажет с улыбкой позже Иван.

А тогда увлечение забирало почти все свободное от уроков время. Конечно, интересно копаться в блоке, искать поломки. Но все же чего-то не хватало. Сначала даже не мог понять, чего. Когда исполнилось пятнадцать, смут-

ное желание необычного приобрело ясные очертания. Захотелось испытать волю и характер среди опасностей и невзгод.

...С Амура дул ветер, вихрились гребни волн. Ваня шел по берегу и смотрел, как плывет речной трамвай, оставляя за собой белую борозду. Мальчик не завидовал речникам. Сто раз вверх и вниз по течению, все давным-давно знакомо. Река — не море... Море — другое. Оно было где-то далеко. Гордое, вспыльчивое, сильное, временами тихое, но всегда суровое. И плавали по нему тоже сильные и суровые люди, такие же, как те, что приехали в Хабаровск с Камчатки и теперь принимают экзамены в мореходное училище. Кто сдаст — через пять лет штурманом или механиком выйдет в море или океан, в отпуск завернет в родной город и таким морским волком пройдет по вечерним улицам, восхищая знакомых девушек формой и морским жаргоном. Многие ребята так мечтали, но в училище попало всего тридцать пять, и остальные с грустью провожали счастливых в Петропавловск. Отец Лаптева сначала пытался протестовать (он не терял надежды, что Иван пойдет по его стопам), но потом махнул рукой: «Если решил — езжай!»

Так судьба и занесла Ивана Лаптева на Камчатку. Трудно на первых порах в мореходке новичку: строгая дисциплина, подъем чуть свет.

— Чувствую — интерес пропадает, — признавался Иван своему однокашнику, хабаровчанину Николаю Кобернику. Пришлось повоевать с собой. А вскоре и первое морское испытание. Ребята вышли в море на парусном судне «Горизонт». Море устроило свой экзамен. Оно безжалостно швыряло парусник из стороны в сторону, грозя пустить всех на дно. Коварно закрадывался в душу страх, рождал испуганные мысли, Иван гнал их прочь. Он не верил в непокоримость морской стихии. Человек сильнее. Ивану даже радостно становилось от предчувствия, что из этой борьбы он выйдет победителем.

Через полтора месяца пришли в порт. Начались занятия. Учеба Ивану давалась легко, — перед математикой и физикой благоговел еще со школы, морское дело увлекает, прекрасные лекции по навигации читал начальник училища Ю. И. Камчатка. Но самым любимым предметом стала морская астрономия. По астрономии всегда только «отлично», и всегда ему «пятерку» придирчивый И. Е. Савинский ставит с удовольствием. На практике впервые столкнулся с будущей специальностью — штурманским делом. Работа понравилась Ивану. Нередко заставляли Ивана и Николая возбужденно спорящими и чертящими что-то на бумаге.

Сдружились ребята еще на первом году мореходки и с тех пор не расставались. Николай надевал боксерские перчатки, Иван шел на тренировку в секцию борцов. Выпускали стенгазету, когда Лаптев стал комсоргом группы, вместе готовили вечера и собрания. Подходило время очередной практики, и друзья попадали на одно судно: на четвертом курсе матросами, на послед-

нем — дублерами штурманов, а в январе 1968 г. отправились на «Юности» в дальний район рулевыми.

Погода не баловала. Один день спокойно, три — штормит. Иван стоит на вахте. Он и так молчаливый, а на руле от него и слова не добьешься. Ни разу не отвлечется — сосредоточен. В рубке тихо, только слышно, как работает двигатель, от него судно слегка вздрагивает. Над эхолотом склонился третий штурман Виктор Сусский, наблюдающий запись. Приборы сегодня безотказны. Как-то вышло из строя радиолокационное устройство. День и ночь сидел у прибора гидроакустик Юрий Соколов, а рядом — Лаптев.

...Эхолот показывает хорошую запись. «Юность» берет курс на скопления рыбы и, достигнув его, сбавляет ход. Тралвахта начинает майнать трал. Сусский командует: «Трави ваера!» Иван переключает винт регулируемого шага на кормовую рубку и бежит туда.

— Отличным штурманом будет парень, — думает, глядя ему вслед, Сусский.

Свистит ветер, снег слепит глаза. Иван добирается до рубки и наблюдает, как майнают. Тралмастер по «Березке» кричит: «Давай ход!», Иван дает. Наконец ваера вытравлены. Лаптев возвращается опять в носовую и докладывает штурману: «Все сделано». Судно с тралом проходит по записям.

Как только прибор показывает, что трал набрался «под жвак», Иван подает два звонка в траловую лебедку. Оттуда сообщают о готовности к выборке трала, и начинается самая ответственная часть работы рулевого. Надо ни в коем случае не допустить перекоса ваеров. Когда останется метров сто ваеров, рулевой добавляет ход. Когда же показываются доски — сбавляет. Трал опускается на палубу. К нему спешат добытчики. Иван тем временем включает станцию и эхолот. Пока идет выборка рыбы, и судно в дрейфе, приборы прогреваются. Скоро опять замет.

...В один из таких обычных дней на пороге рубки появился Юрий Соколов.

— Поздравляю с дочерью! — и протянул радиogramму. Иван несколько раз перечитал текст, тихо улыбнулся, отошел в сторону, поднес к глазам листок снова, зачем-то пошел к выходу и едва не столкнулся с капитаном. М. А. Васильев удивился, не понимая, что происходит с рулевым, а как узнал — поздравил от всей души. Таня, жена Лаптева, назвала девочку Леночкой. Еще до рейса был уговор: родится мальчик — придумывает имя Иван, ну, а если девочка...

Иван берет бинокль и наблюдает за движением соседних судов. Хотя и редки в последнее время случаи столкновения, такая опасность все же существует. Надо быть настороже.

Вахта близится к концу. Ивана сменяет Николай Коберник. До 19.30 Лаптев свободен. После обеда можно забраться в каюту, взяться за английский (дал слово научиться свободно говорить). Настоящий моряк обязан владеть иностранным языком.

Опять вахта. И так весь рейс, сто двадцать пять суток. Не успел отстоять вахту — подвахта. Иван вместе с матросами-обработчиками В. Косолапkinsким и В. Гладышевым шкерят рыбу. Сколько бы ни ходил на шкерку, такого не было, чтоб не выполнил нормы. За рейс Иван Лаптев не получил ни единого замечания от начальства.

— До того добросовестный, что и придаться не к чему, — сказал мне помполит Е. Е. Тонких.

Хороший человек всегда на виду. Его уважают в коллективе. Незадолго до прихода в порт комсомольцы выбрали Ивана своим вожаком. Комсомольский штурвал и штурвал судна в надежных руках.

За высокие уловы, 14 июля 1986 г.

СБЫЛАСЬ МЕЧТА

Статья не получалась. Собеседник мне попался до того немногословный, что я с ужасом считал каждую потерянную минуту и уже ясно представлял лицо редактора. Сидел я в четырехместной каюте «Кременчуга» и расспрашивал старшего матроса Петра Васильева о жизни, о друзьях, о море. На вид ему двадцать семь — двадцать восемь лет. Открытое русское лицо, светлые волосы, неторопливый внимательный взгляд. Таких людей броскими не назовешь, но, встретив однажды, почему-то запомнишь.

Петр отвечал на мои вопросы коротко, односложно. Иногда просто кивал головой, и на его губах появлялась растерянная улыбка. Я переменял тему, полюбопытствовал, откуда он родом и как попал к нам на Камчатку.

...Запорожье. Морем не пахнет, а мальчугану только оно и снится, такое, как в книжках: голубое и бескрайнее. В городе редко увидишь морскую форму, и если откуда-то появляется моряк, за ним моментально выстраивается эскорт мальчишек. Они с завистью рассматривают черные ленточки с якорями, бушлат, бескозырку и сокрушенно вздыхают.

Петина мечта сбылась: попал служить во флот. Бороздил Черное море, потом судьба занесла на Камчатку. Демобилизовавшись, тут и остался. Уж больно по душе пришелся Север, понял, что без моря жить не сможет. Четыре года плавал на «Полярнике», пока их со Степаном Шиловцом не «переманил» на «Кременчуг» Саша Кудашев, товарищ Петра по службе. Случилось это в ноябре прошлого года. Боцман Гайса Исаакович Еремеев особым чутьем угадал в Петре Васильеве настоящего моряка, и сколько позже не приглядывался, мнения не переменял.

Ребятам тоже понравился широкоплечий, немного флегматичный парень. Заметили, что ему не надо напоминать о работе, подгонять. Он хорошо знает и выполняет обязанности матроса палубной команды, томится без дела. Если тебе какая-то работа не под силу и просто трудно, Васильев

обязательно окажется рядом, пусть даже ты не просил его помощи. С ним стали советоваться.

«Кременчуг» в этом году впервые вышел на промысел минтая. Петру же такой рейс был не в новинку. Как нельзя кстати пригодились применяемые командой скоростные методы выгрузки рыбы на плавбазы. Методы, принесшие успех «Полярнику», где Петр был не только отличным матросом, но и комсомольским вожаком.

Часто пишут о нелегком труде рыбака. Да, трудно метать трал, выбирать из него рыбу на морозе, обкалывать лед с палубы и мачт в шторм.

— Трудно с непривычки, — усмехается Петр, — а привыкнешь — ничего.

Я знаю, что скрывается за этим «ничего». Напряженные дни, когда после вахты валишься усталым на постель и мгновенно засыпаешь, едва успев сбросить робу и сапоги. Не совсем удачные заметы, когда нестойкие теряют веру в успех, ворчат. Петр, как рассказывали рыбаки, и тогда работал ровно, неторопливо, хотя как и все переживал. Море не любит нытиков и болтунов. Команда их бойкотирует. О них никогда не скажут, как о Васильеве тралмастер Иван Климович Гучок:

— Таких с судна не отпускаем. Разве найдешь замену!

Петр буквально преображается в море. Куда девается береговая флегматичность! Особенно, если идет «шуба» — полный трал. Тогда не зевай: быстро выбирай рыбу, сбрасывай в трюм и замечивай трал опять. А Петр успевает еще запечатлеть своим «Зорким» волнующую картину поднятия на борт трала, наполненного «под жвак». И снова становится рядом с боцманом Г. И. Еремеевым, И. К. Гучком, Анатолием Волеговым и Володей Карасевым. В их вахту, как правило, три — четыре траления, каждое — сотни центнеров минтая. Недаром все пятеро занесены на Доску почета.

Нередко в свободные часы Петр со Степаном Шиловцом закрываются в каюте. Печатают снимки для товарищей и судовой газеты. Кроме фотографии, у Петра есть еще одно хобби — мастерит из металла модели шхун и кораблей. Поражает тонкая, почти ювелирная работа...

Я обратил внимание на то, с каким уважением и теплотой относятся к Петру ребята. Душевный он человек, говорит один из его друзей Геннадий Самохвалов. Ему можно открыть все, что на сердце, зная: тебя поймут и помогут.

В июле «Кременчуг» уходит на лов сельди. Палубные работы давно закончены. Скоро покинут судно и фрезовцы.

— Уже месяц стоим, надоело, — говорит Васильев.

И я думаю об извечной тяге матроса к морю, и еще о том, что город для Петра сегодня пуст — любимая девушка, как я узнал от ребят, за сотни километров и только глубокой осенью придет на пирс встречать «Кременчуг»...

А пока Петр Васильев готовится к рейсу, и хочется просто пожелать ему рыбацкой удачи.

За высокие уловы, 30 июня 1968 г.

ГДЕ ЗАРОЖДАЮТСЯ УЛОВЫ

Сойдя с автобуса на Малой Океанской, я огляделся. Небольшой поселок с одноэтажными домиками, ближе к бухте, откуда доносится смешанный с гулиным криком шум волн, — длинные склады. Туда я и направился искать сетепошивочный цех рыбозавода Океанский, проваливаясь в глубокий песок, скользя по кранцам и бобинцам, что лежали в беспорядке по левую сторону. Я пытался издали угадать, где сетепошивочный цех. Это мне удалось.

Перед цехом чистота, на солнце — яркие щиты с производственными показателями. Навстречу мне попался высокий парень интеллигентного вида. Он познакомил меня с мастером сетевязов третьей секции Людмилой Шлепиной. Шлепина быстро ввела в курс дела, с ней мы ходили по цеху, и, когда я, немного освоившись, нашел общий язык с Семеном Ивановичем Сошиным, куда-то исчезла. Терпко пах смолой пеньково-смольный трос. Помещение казалось тесным — узкий проход между балками, где натянуты «поперечки» (вертикальные стороны сетевого подбора) в двух-трех шагах одна от другой. Над каждой «поперечкой» склонился сетевяз. То вверх, то вниз взлетают иглицы И. С. Шершневой, немолодой, опытной работницы, и новенькой Марии Малкиной, только-только почувствовавшей «вкус» сетевязочной работы.

Сети делают из «кукол», длина которых достигает пятидесяти метров, в то время как на дель нужно сорок семь. Не так давно лишние три метра отрезали и выбрасывали. Сейчас отрезанный кусок пришивается к следующей «кукле». За этим делом я и застал Зину Измятинскую.

«Сажаем пятнадцать сеток, а шестнадцатая — экономия», — пояснила Людмила Шлепина.

6 160 рублей дал месячной экономии сетепошивочный цех. Солидная цифра. И третья секция внесла свой вклад, экономя еще и нитки. Невольно люблю, как вяжет сеть и продвигает прожилы между ячейками Ольга Осиповна Ефименко. Молчаливая, ушедшая с головой в работу, она, кажется, и не обратила на меня внимание, хотя я наблюдал за ней несколько минут. Однако, когда в цехе появляются курсанты учебно-курсового комбината или студенты рыбного техникума, Ефименко охотно демонстрирует им свое мастерство, делится опытом. Так же поступают и другие сетевязы, несмотря на то, что на это уходит время и, следовательно, снижается дневной заработок. А. И. Федорова быстро и умело повязывает наплава из пенопласта. Она давно вяжет сети, выработался определенный навык.

Восемь лет в сетепошивочном цехе Семен Иванович Сошин.

...Весной 1943 г. в жестоких боях с фашистами получил контузию наводчик зенитного орудия Семен Сошин. Врачи прописали Север, и после войны С. И. Сошин приехал на Камчатку. Здесь подлечился и стал сетевязом.

Он уже в годах, этот седоватый в старом бушлате человек, но редко удается за ним угнаться в работе тем, кто моложе. Те самые гаши, что потом крепятся на крючках Александрой Мисяковой, Н. П. Томаровской, Л. В. Саяпиной и остальными сетевязами, — работа Сошина. Он ловко распускает концы каната, перегибает его и, расширяя конусообразной свайкой промежутки, продевает «каблук» под «каблук». Он один обеспечивает гашированной поперечкой всю третью секцию, за день расходуя более ста килограммов «бухты». Когда гаши готовы, Семен Иванович подходит к вьюшке — своему детищу. Вьюшка — приспособление для сворачивания поперечки. Она облегчает труд и способствует увеличению производительности труда.

У воробы, рядом с Сошиным, Н. И. Пономарева. Тут разматываются тюки с нитками, и получаются клубки. Правда, в сетеповивочном цехе для этого имеются два станка, но действует один, который может обслуживать лишь одну секцию. Так что работы у Пономаревой — хоть отбавляй. Около нее вертится пятилетняя дочурка в красном платьице, с большим красным бантом. Как только Семен Иванович отходит к вьюшке, она взгромождается на его место и пробует орудовать свайкой.

— Вот сейчас намеряю, и будем с тобой растить, — серьезно говорит ей Сошин.

— Нет, я буду сама! — громко заявляет девочка.

Женщины на секунду отвлекаются от сетей и улыбаются. Кто знает, может лет через пятнадцать — двадцать маленькая Людочка тоже будет мастерницей-сетевязом и первым помощником мастера, как С. И. Сошин.

...Во второй секции на «сундуках», служащих одновременно и сидением, и ящиком для инструмента, устроились такелажники бригады Ли Сек Пона. Они изготавливают грунтропы из резиновых прокладок и капроновых катушек, каркасы для тралов, поводцы, строп-сетки и предохранительные сетки для БМРТ. Ф. С. Гольдман, С. Кочетов, В. Корнев бесперебойно снабжают рыбаков столь необходимыми в море поводцами. На серо-желтом настиле бьющая в глаза белизна капронового каната, из которого делают поводцы для поддержки сетей. Бригада такелажников — лучшая в цехе. Она выполняет норму на сто восемьдесят процентов. Мастер П. П. Гусаров с гордостью разворачивает внутрицеховое переходящее знамя, полученное такелажниками за отличное качество изготавливаемой продукции и высокую трудовую дисциплину. Два месяца подряд никому не отдает знамя бригада. У конторки мастера висит стенд с видами узлов. К нему не раз обращались за советом рабочие.

Каркасы для тралов из второй секции перекочевывают в первую, где идет вязка сетей и тралов. Тут задает тон комсомольско-молодежная бригада Зины Желенковой. «Главкомандующая», как ее в шутку окрестили девчата, еще две Зины: Томаровская и комсорг цеха Гофарова, Тамара Павлова победили в соревновании шестое звено третьей секции. Почему так получилось, в де-

талях я не узнал: почти вся бригада Желенковой в отпуске, но кое-какой свет на «тайну» сетевязов пролили слова начальника цеха Г. Шлепина: «Бойчее, веселее вяжут желенковцы».

В кабинете Шлепина я снова встретился с Евгением Базилевым, которого увидел, когда открыл дверь сетепошивочного цеха. Евгений — инженер-конструктор, способный специалист и, кроме того, глава общественного контроля. Цех обычно работает без брака. Продукция сдается с первого предъявления мастеру. Но все равно каждое утро строгие общественные контролеры, вооруженные линейкой, проверяют качество сетей и тралов. В июне контролеры остались довольны — забракованной продукции не оказалось. Цех выпустил 2 100 сетей.

2 100 крепких и надежных сетей получают рыбаки. Сетевязы передадут им свою эстафету.

За высокие уловы, 12 июля 1968 г.

ЧЕЛОВЕК И БОЧКА

От Малой Океанской до Большой около получаса по дороге, петляющей между сопками, или вдвое меньше вдоль берега, если отлив. Я как раз попал в такое время. Волны, с пляшущими по ним дождинками, лениво лизали песок, откатываясь обратно в бухту. Сверху нависали скалы с кривой березой. Мне пришлось обогнуть два или три мыса, вдающихся камнями в воду, прежде чем из-за поворота показалось несколько домишек и плашкоуты с желтыми бочками. К ним подъезжали грузовики, и рабочие перегружали бочкотару для отправки в порт...

Я направился к бондарке — длинному каменному зданию. Сбоку проем в стене, через который подает в цех дупеля Михаил Волошин, немолодой мужчина в прорезиненной одежде. Он подкатывает дупеля к проему и передает их сортировщице Вере Кадышевой, которая быстро сбивает с них обручи и сортирует. Бракованную клепку она отбрасывает в сторону.

Здесь нужен острый и внимательный глаз, знание дефектов древесины. Гарантированный ею материал поступает на сборку остовов. Кадышева складывает клепку для остовов на каретки, около которых стоят Евдокия Соломина, Анна Каюмова и Л. Д. Михайлова. Прекрасно знают свое дело эти три женщины, задающие тон работе всей механизированной линии.

Клепку же для донника Вера берет в охапку и относит на фуговочный станок Геннадия Смолянинова. Женщины — сборщицы остовов снимают клепку с кареток и вкладывают ее в сборочную форму. «Пень» обтянут двумя поясами. В пространстве между ними и кольцами раскладывается клепка круглым веером, как цветы в банке или карандаши в стакане, но только без единой щели между клепкой у основания сборочной формы. Для этого сбор-

щицы подбивают клепку еще и молотком. Окольцованные остова попадают в «карусель», чьи отделения медленно вращаются, погружая «полуфабрикат» в горячую семидесятиградусную воду. Так происходит пропарка, а затем остова выталкиваются «каруселью» на бетонный пол и сразу же оказываются в руках Клары Живлюк и Надежды Чуваткиной.

Это станочницы стяжных станков. При стягивании остова среднее кольцо спадает, а на его место надевается рабочее. После этого в «мангалке» идет просушка. «Удаляется избыток влаги и придается бочке окончательная выпуклость», — как объяснил мастер смены Геннадий Чугунов.

Надя Чуваткина зорко следит за режимом работы электропечи и своевременно подает остова на кольцеосадочный станок. Если клепка на пути надломилась, остова тут же, в сторонке, разбирает и ремонтирует Владимир Лисаволов. По покату остова съезжают к К. И. Михиной, и она, подправляя клепку молотком, насаживает на станке кольца.

...Звонок оповещает о наступлении тридцатиминутного перерыва. Таких перерывов в смену два, так как непрерывная поточная работа утомляет людей, и необходим короткий отдых. Работницы покидают свои места и рассаживаются за длинным столом около окна. Перебрасываются шутками, говорят о том, о сем.

Я представляюсь и спрашиваю их о работе.

— Работа нравится. Любо смотреть, когда получаются хорошие бочки, — улыбается Надя Чуваткина.

— Ежедневно мы даем по 1 500 бочек, — вступает в разговор старейшая станочница цеха Анастасия Сычева. — Только вот пыльно у нас от опилок. Пылью дышим.

...У выхода из цеха вальцовщики «забивают козла».

После звонка подхожу к А. Сычевой. Она работает на уторном станке. Нажимает черную кнопку, и венцы стискивают бочку с обеих сторон, а зубчатка обрезает неровности на клепке, зачищает ее, делает фаску и утор для донника. Сычева — опытная уторщица. Со дня основания бондарки она в цехе, и все эти годы о ней говорят только хорошее, ее выбирали депутатом горсовета.

...Из-под пилы, как из пульверизатора, брызжут опилки на халат станочницы. Я смотрю за работой Сычевой и думаю о том, как необходима в цехе вытяжная вентиляция, да и приточная тоже. При реконструкции цеха ремонтно-строительное управление УТРФ не позаботилось об этом, а завод не в состоянии сам пустить вентиляцию в ход.

— Теперь вся надежда на технический отдел УТРФ, на его помощь, — сказал со вздохом А. С. Петров, начальник бондарного цеха. — Однако сколько ни говорим, ни пишем — нисколько не помогает...

Следующий процесс на линии — задонивание. Остов начинает превращаться в бочку. Прасковья Долгова и Светлана Мавьян ставят остов на дере-

вянную подставку, снимают кольца и закидывают их на кольцедержатель небрежно и точно, как заправские аттракционисты, вставляют донники в бочку. Трос на «шее» бочки стягивается. Набиваются головные обручи. После зачистки бочка идет на обручесоадочный станок, где пресс своими цепкими лапами толкает обручи до определенного места. Теперь на бочке четыре обруча. Она почти готова, осталось только пройти эмалировку.

Кипящую смесь парафина с канифолью неторопливо помешивает в огромном чане В. П. Сошина. Смесь переваривается и превращается в эмаль, очень похожую на растительное масло. Эмаль сливается по трубе в нижний бак, а сейчас, когда кран закрыт, висит сосульками. Сошина подносит к вертящемуся распылителю бочку и парафинит ее. Бочка готова. Она выкатывается по «рельсам» во двор и складывается в штабеля.

...Незаметно подходит время обеда. Я нахожу маленький домик, где помещается буфет. В тесной каморке толпятся рабочие. Заглядывают в меню. Не густо: рисовая каша, блины с маслом, лапша и чай. Кто-то возмущается: «Когда же будут комплексные обеды? Когда, наконец, будет первое?»

— Печь маленькая, а я одна, — оправдывается повар Лариса Орлова. — Холодильник не работает, мясорубки нет, где же я возьму вам первое?

Орлову можно понять. Она делает все зависящее от нее. Полгода назад и этого не было. Я беру кашу и сажусь к невытертому столику, а за моей спиной не утихают недовольные.

— Директор обещал, что первое будут привозить с Малой Океанской...

— И где вы откопали такие вилки?..

Интересно, что бы ответили рабочим руководители Моховского рыбокопала или директор рыбозавода тов. Долгов. Опять наобещал бы?

...Выхожу из буфета, и снова в глаза бросаются штабеля бочкотары, лежащие под открытым небом, ничем не защищенные от лучей солнца и дождя.

«Складов для бочки нет, и не предвидится», — приходят на ум слова А. С. Петрова, начальника «бондарки».

— А чему тут удивляться? — невесело усмехается В. И. Гайдуков, старейший экономист-ревизор УТРФ. — Сложили в штабель, и бочки за заводом уже не числятся. А их новый хозяин, отдел снабжения УТРФ, не торопится с вывозом. По два-три месяца лежит бочкотара без укрытия, а при погрузке, смотришь — то обруч отлетит, то трещина в доннике. Такие бочки откладываются в сторону и, как бумеранг, возвращаются в бондарный на «доработку». Так увеличивается себестоимость бочкотары и, следовательно, центнера рыбы.

— И много бочек требует доработки?

— За первое полугодие завод «доработал» 83 339 бочек (правда, среди них были сахалинские и владивостокские, но это не меняет положения). За это отдел снабжения заплатил заводу 39 169 рублей.

С вопроса о навесах для бочкотары я начал свою беседу с исполняющей обязанности начальника планового отдела рыбозавода Океанский Н. Н. Скорняковой.

— Да, показатели у нас первоклассные. Все направлено на выполнение плана. А вы бы посмотрели, как мы живем. Жилплощади не хватает. У некоторых семья из пяти человек ютится на девяти квадратных метрах. Бытовых услуг нет. Часто привозят туристов к нам, а для нас даже автобусов нет. А вы говорите «навесы»...

Мне очень хотелось узнать, что думают по этому поводу, а может, и принимают какие-то меры хозяйственники и партийная организация завода. Однако парторг т. Драч оказался (не в пример А. С. Петрову, который обстоятельно поведал мне о делах и заботах своего цеха) таким непомерно занятым человеком, что не удосужился уделить мне хотя бы пару минут. Остались глубокой тайной также действия группы народного контроля на Большой Океанской. Может быть, тов. Драчу было нечего сказать?

А ведь не только приведенное выше беспокоит рабочих. Наблюдаются перебои в снабжении цеха дупелями. Бочкотара на плашкоутах перевозится в рыбный порт, в то время как клепку сгружают на Малой Океанской, а уже оттуда везут в бондарку.

— Не понимаю, неужели нельзя на плашкоутах прямо к нам, — возмущается начальник цеха А. С. Петров.

Славно потрудились рабочие бондарного цеха рыбозавода Океанский в первом полугодии. В июле они выпустили 22 638 бочко-центнера. А сколько бы бочкотары было бы еще выпущено, если бы было устранено все, что мешает в работе!

За высокие уловы, 26 июля 1968 г.

МЫ — ЭЛЕКТРИКИ

После 16.30 в кабинет начальника электроцеха «Фрезы» Владимира Родионовича Крючкова редко кто заглядывает. Рабочие стараются не мешать: там идет обстоятельный, порой нелицеприятный, разговор бригадиров, мастеров и начальника о результатах проделанной за день работы, составляется план на завтра. Сегодня тоже все в сборе. Только нет бригадира Д. В. Казака, студента-заочника, сдающего выпускные экзамены в мореходном училище. Бригадиры отчитываются. Называют знакомые фамилии, и в моей памяти всплывают лица ребят, разговоры с ними на судах и в цехе. Вспоминаю ощущение неловкости, когда расспрашивал их о делах и людях цеха. Но они не отмахнулись, хотя были очень заняты, и я свалился на их голову явно некстати в эти напряженные дни.

В машинном отделении «Каюма» Николай Еремеев с напарником Владимиром Дробиным «колдовали» около «корпусающего» мотора. По мнению

бригадира Н. Шаруна, главное в Еремееве — быстрота и четкость работы. Но, странное дело, сначала ничего подобного я не увидел. Лишь потом, при-смотревшись повнимательней, заметил, что Николай и Владимир все делают неторопливо, но до того согласованно, понимая друг друга с полуслова, что каждое их движение — часть заданного ритма работы. Свой ритм? Да, но этот ритм не только Еремеева и Дробина, не только их бригады, а ритм всего цеха. Другие бригады имеют собственный, присущий только им, стиль и почерк. Разные и характеры у ребят: веселый непоседа комсорг цеха Володя Богачев, степенный Толя Руденко. У них работа всегда спорится. Прекрасно разбираются в двигателях, устраняют любые неисправности. Это их бригада без задержек и переделок отремонтировала электрооборудование на «Соликамске» и «Краснодаре», а теперь готовит к сдаче СРТ «Крутой». Отдел технического контроля не может пожаловаться на них.

Вчера в бригаде было событие. Получили письмо от Сергея Короткова, которого месяц назад проводили в армию. Провожали, по обыкновению, всей бригадой. Радости и неудачи, будь то производственные или личные, всегда общие. Родилась у А. Руденко дочь — отмечали все. Присвоили первый разряд Геннадию Григу, — каждый спешил поздравить потомственного рабочего. Недавно отец Гены, бывший начальник электроцеха «Фрезы», ушел на пенсию. «Мы — электрики!» — говорит с гордостью Гена. Все сказано в словах семнадцатилетнего паренька. И о любви к профессии, и об уважении к товарищам по бригаде. Да иначе и быть не может, если всегда рядом чувствуешь локоть друга, чуткий и добрый взгляд бригадира Дмитрия Васильевича Казака. Кроме Грига, в 1967 г. в цех поступило еще девятнадцать учеников. И все они за редким исключением успешно сдали экзамены квалификационной комиссии. Молодые рабочие приобрели необходимые знания, посещая два раза в неделю техкурсы, организованные администрацией цеха, получили производственные навыки в процессе работы под руководством коммунистов Н. Шаруна, Д. В. Казака, А. Шелохаева. У опытных специалистов есть чему поучиться.

«Как правило, семьдесят пять процентов успеха бригады зависит от бригадира», — как-то заметил молодой инженер Анатолий Ушакевич.

В бригаде А. Шелохаева люди подобрались под стать своему «голове». Сообразительность и оперативность — неотъемлемые качества электромонтажников. У Шелохаева есть незаменимые помощники: Алексей Пилипчук, специалист по двигателю лебедки и генераторам, Геннадий Чириканов, знающий зарядное устройство на дизелях как свои пять пальцев. «Проверять работу бригады — зря тратить время», — предупреждает Шелохаев. Только на «отлично» и в срок — закон бригады. В майском внутрицеховом соревновании они оказались на первом месте. Во главе же отстающей бригады поставили Николая Шаруна и не ошиблись. Энергичный, придиричивый, но спра-

ведливый (я видел, как Николай дотошно проверял чистоту промывки подшипника у вчерашнего ученика), он вникает в мельчайшие детали работы, заставляет людей строже относиться к себе: в результате они добиваются безукоризненного качества ремонта. Шестимесячный гарантийный паспорт недавно вручен экипажу «Карагинского». Не раз добрым словом рыбаки помянут Николая Давыдова и Геннадия Маринова.

В апреле через руки ребят прошло электрооборудование с тридцати пяти промысловых судов.

Обыкновенные парни — электромонтажники «Фрезы». Все они молоды. Средний возраст — меньше тридцати. Молодость — незаменимый большой союзник в тех условиях, в которых приходится работать электромонтажникам. Часто нет механизации — выручает смекалка. Если что-нибудь не удовлетворяет, кажется устаревшим, ищут новое решение, творят.

Работа в электроцехе требует повседневного творчества. В. Бурула предложил усовершенствовать схемы управления. Сами выбрали, рассчитали и опробовали предложенную схему для автоматической регулировки напряжения генератора В. М. Шмиголь, Н. Еремеев, Н. Шарун.

В. Р. Крючков, А. Ушакевич и В. Бурула пересмотрели организацию ремонта технологического оборудования судов типа СРТ. Однако никакая рационализация не заменяет перебоев в снабжении. По словам парторга цеха Александра Шелохоева, снабжение — самый наболевший вопрос. Полтора года цех не получает палубных светильников, нередко светильники снимаются в цехах и ставятся на суда. А бывает, суда так и уходят в рейс без них. Нет к светильникам судовых соединений, дефицитом стали столь необходимые лакокрасочные материалы и самые ходовые подшипники.

Когда сроки сдачи поджимают, снабженцы кое-что изыскивают, и тогда приходится оставаться на сверхурочные.

И все же, несмотря на неудовлетворительное снабжение, отдельные недостатки, электромонтажники успешно выполнили пятимесячный план и снизили себестоимость ремонтных работ на 2 247 рублей.

Планерка закончилась. Расходятся бригадиры, мастера. Позже уйдет домой начальник цеха. Сколько впереди еще таких планерок... И каждая из них будет подробным, четким анализом сделанного, коллективной мыслью, как поставить работу завтра. Завтрашний день начинается сегодня.

За высокие уловы, 16 июня 1968 г.

ОДИН ДЕНЬ В ПОРТУ

«*Виру — майна!*» Анатолий Киреев, крановщик рыбного порта, сейчас, пожалуй, и не припомнит (прошло, считай, семь лет), кому из сослуживцев пришла эта идея: написать письмо в Камчатский обком ВЛКСМ. Романтика?

Скорее всего: да. Ответ не заставил себя долго ждать, и, демобилизовавшись, ребята (Киреев и два его товарища) с комсомольскими путевками в кармане оказались за тысячи километров от Кавказа, где служили.

Не сразу Анатолий стал «хозяином» крана. Начинал он в рыбном порту с грузчика. Побывал на путине в море, порыбачил. Морская жизнь не примагнитила. Вернулся он на прежнюю работу, появилась семья. Жена была крановщицей на холодильнике. Их смены не совпадали, и поздним вечером забирался Анатолий в кран Любы и ждал, когда она освободится. Как-то Люба, в шутку что ли, сказала: «Почуйсь!»

— Она и надоумила, — улыбается Киреев. — Только я и раньше стал присматриваться к крану.

С того вечера началась настоящая учеба. Достал необходимые книги, пошел в отдел кадров узнавать, есть ли курсы крановщиков, но таковых не предвиделось. Занимался сам. Люба помогла. После работы сидела в кране Н. А. Казакова, к которому был прикреплен учеником без отрыва от производства. И вот в мае 1964 г. сдал экзамен.

— Поддай машину еще вперед! — кричит шоферу Анатолий, высунувшись наполовину в окошко кабины крана. Внизу несколько порожних грузовиков. Они по очереди проползают между ногами гиганта и останавливаются в ожидании ноши. Киреев берется за рычаги, и контейнер, чуть покачиваясь, опускается в кузов. Николай Архипов, с красной повязкой на рукаве, подает Анатолию знаки «вира — майна», а когда груз всей плоскостью касается кузова грузовика, расстропливает контейнер. Крановщик дергает рычаги на себя, и кабина поворачивается на сорок пять градусов. На это раз кран несет в своем клюве бетономешалку на плашкоут, прижавшийся к правому борту парохода, откуда выгружают ящики и трубы. Гудит двигатель, кабина с Анатолием слегка покачивается.

Пока на плашкоуте снимают груз, мы с Киреевым беседуем, устроив перекур. Собственно, курю я один: Толя некурящий. Как начал работать крановщиком, часто уголь перегружали. Курить строго запрещалось. Постепенно так и отвык.

— Сегодня — что... В конце осени будем много соли отправлять рыбакам. Или приходит клепка для Океанского. На соли, бывает, по двести тонн в смену грузим, конечно, если погода не подведет и бригада хорошая попадется, как Бортниковская.

Бригадир не в духе. Анатолий прерывает разговор, двигает рычагами, нацеливается на один из трюмов парохода, где лежит войлок. Тут орудует бригада А. И. Еремина: Иван Шнокин, Сергей Пеструил и Леонид Копысев. Все в защитных очках. Осторожно складывают в сетку груз, упакованный по халатности поставщика не в ящики, как положено, а в металлические решетки.

ки. Бригадир явно не в настроении. «Что говорить! Разве не видите? Из-за упаковки долго прокопаемся. Недолго и руки повредить».

Действительно, темп работы заметно снижен, и главное — под угрозой зрение и руки рабочих. Еремин переходит на второй трюм. Отсюда выгружают асбестовые трубы. Бригадир дает несколько советов по ходу дела. Например: «Шилкин, помногу не цепляй!», что означает: на подъеме трубы поломаются. Алексей Шилкин и Василий Сушко подкладывают под груз доски, заносят туда трос, и трубы перекачивают на причал. Много бы мог рассказать Еремин, приди я вовремя.

В декабре исполняется четверть века с того дня, как он появился в рыбном порту. Кем только не работал за эти годы: и грузчиком, и рабочим, и диспетчером... Легче перечислить, где не работал Еремин, чем, где работал. На его глазах рос и расширялся порт.

Свежий взгляд. Неузнаваемо изменился рыбный порт, но... — Тесноват уже, — озабоченно сказал стивидор Виктор Болбот. — Я, правда, тут недавно, — оговаривается он. — И, по-моему, это даже лучше, когда все еще не примелькалось, на все смотришь, так сказать, свежим взглядом.

— Вон, за диспетчерской, — продолжает свою мысль Виктор, — строится склад. Не дождемся, пока сдадут. Тогда мы широко применили бы универсальные площадки. С помощью автопогрузчиков все такелажные грузы (кирпич, шифер, цемент) весом от одной тонны и более перевозили бы в несколько раз быстрее. И количество автопогрузчиков сразу увеличилось бы. А то редко кто имеет желание на них возить. С листком на «рогах» (вместо универсальной площадки) много не наработаешь.

На «Беринг» бригада Николая Бортника за два часа погрузила сто пятьдесят тонн цемента, применяя площадки. Вот как. А то возим на листах и складываем в штабеля. Непроизводительно, «дедовский» метод.

Заповедь плюс постоянный комплекс. — Некогда, некогда... — хотел отделиться от меня Николай Бортник.

— Подождите, ведь ваша бригада — лучшая в порту?

— Да, вроде бы так, — соглашается Н. Бортник. — Почему? У нас постоянный комплекс, хотя числится бригада оперативной... Какая разница? Постоянный состав бригады. За нами закреплено три крана, две автомашины. Сегодня, например, до обеда машины не нужны были. Теперь нужны машины — вот они. А если бы оперативная — шиш! Так вот, берем погрузчики...

В кабине шофера — Болдышевский и Василий Никонов. Я только назову наименование грузов, а они уже знают, на какой вид транспорта садиться. С одинаковым мастерством управляют грузовиком и автопогрузчиком.

Я припоминаю, как отзывается о Болдышевском начальник отдела механизации Г. Федосеев:

— Добросовестно работает, безукоризненно. Некоторые отлынивают, если надо пойти в трюм — мол, не моя обязанность. Виктор же — прямая противоположность. И машина у него всегда в порядке. Крановщики Юрий Кулаков и Эдуард Сысоев сейчас на порталных кранах, но, если потребуются, сядут за баранку. Они освоили все рабочие специальности, какие только есть в рыбном порту. А Михал Цой? Лебедчик, стропальщик, ухтман. В девятой бригаде он уже десять лет. «Всю дорогу там, где трудней», — характеризует его бригадир. Кроме того, Михаил обучает «молодняк» — Федю Михайленко и Александра Петухова — работать на любом грузе и операции. Ребята стараются подражать «старикам»: Цою, Виктору Притворову, Николаю Шалуеву. И не безуспешно.

Погода, непогода — бригада никогда не откажется от срочной погрузки или выгрузки, не считаясь иногда с личным временем. Заинтересована в скоростной обработке судов.

Правда, в мае и июне нередко простаивали из-за того, что суда нарушали график подхода. На днях бригада загрузила солью, снабжением и бочкотарой «Пенжино», ушедшее в район лова.

Когда я пришел в порт, ребята Бортника сгружали бочки с плашкоута. Дружно и легко они работали. Вот так же точно перегружали рыбу с «Юности» и «Хингана» на «Золотой Рог» — по девяносто — сто тонн в смену, что составляет двести процентов нормы выработки. 13 июля на «Читу» грузили еще больше — по сто двадцать — сто пятьдесят тонн гофтары, в то время как другие бригады и семидесяти не давали.

«Честно и добросовестно» — главная заповедь Н. Бортника, ставшая железным правилом в бригаде № 9. Эта бригада — третья по счету, которую «вывел в люди» Бортник.

...Бортник — внимательный и чуткий человек. С самого утра он сразу замечает, кто удручен или озабочен чем-то. Поможет житейским советом, подбодрит шуткой. И после трудового дня Николай не забывает своих подопечных. Он — частый гость у ребят в портовском общежитии. Н. Бортник пользуется заслуженным авторитетом. Его любят. Иногда приходится говорить такое, что не каждому по нраву, но на Николая не обижаются, потому что он честен и прям.

После того, как я узнал поближе бригаду Бортника, сразу стало понятно, почему в их коллективе пять ударников коммунистического труда (М. Цой, Н. Шалув, Ю. Кулаков, Э. Сысоев и бригадир), почему бригада считается лучшей, почему она выполнила полугодовой план на 100,5 процента, переработав сверх того 1 100 тонн, и как получилось, что портовики Бортника (единственные в рыбном порту) работают в счет следующей пятилетки.

Без простоев. ...Поднимаюсь снова по длинной лестнице на кран Киреева. Он показывает мне машинное отделение, рассказывает, что к чему.

— Часто ли бывают неполадки в механизмах и электрооборудовании? — спрашиваю я.

— Случается, но простое по вине наладчиков нет. Слесари Иван Кириллов и Григорий Сысоев знают свое дело. Ежели что с контакторной катушкой или тормозной, вышли из строя медные контакторы или токоприемник кабельного барабана — тут как тут Антон Раецкий или Мирон Таегов.

— Оба они опытные специалисты. Быстро производят ремонт, — солидаризируется с Анатолием старший инженер кранового парка Василий Шут.

Ремонт электрооборудования в мастерской занимается также Геннадий Маркелов. «Гена, идем, посмотришь, почему света нет», — зовет его шофер И. Шкуринский. Г. Маркелов берет отвертку, идет к машине. Через несколько минут свет появляется. Маркелов — ученик Н. Ожерельева.

Николая я застал за проверкой домкрат.

— Прислали новый, а не качает, — огорченно бросает он. — Полдня возжусь. Утром взялся — кричат: «Иди на машину!» Иду. Сделал там (машина уже подошла под трюм), надо краны заправить, чтоб тормоза держали, как надо. Подгоняю автопогрузчик, перекачиваю. За сегодня три машины пустил в ход, да еще автокар. И только в конце работы, вот недавно, взялся опять за домкрат.

Не одному Ожерельеву приходится выполнять большие по объему работы. На дворе лето, многие в отпуске, в том числе и незаменимый помощник Н. Ожерельева — Саша Фантиков («С ним бы мы в два счета»).

«Для себя же...» В моторном цехе тоже немногочленно, даже очень немногочленно: Прокопий Ключев и Сергей Цыкунов. Они ремонтируют двигатели для грузовиков ГАЗ-51, ЗИЛ, собирают из запчастей новые двигатели (доводят детали на шлифовальном и расточном станках), делают ремонт ходовой.

Прокопий Ключев — неисправимый рационализатор. Свои предложения он незамедлительно претворяет в жизнь вместе с напарником Сергеем Цыкуновым, минуя длинную дистанцию различных инстанций.

При пуске двигателя (обкатке) наглотался газу — сам не рад: дым стоит коромыслом. Пришла идея соорудить газоотвод, присоединив его к вентилятору. И за две недели газоотвод готов (при мне опробовали новшество). Из кровельного железа смонтировали.

Передвижная ванна для промывки моторов — тоже дело рук П. Ключева и С. Цыкунова. Корпус ванны из дюраля, колеса — бывшие шестерни. А раньше, согнувшись в три погибели, мыли моторы в соляре. Так долго не проработал. В ванну вмонтирован и кран для спуска керосина или соляра. «Дело идет быстрее, и сам себя меньше обливаешь». Прокопий добавляет: «Для себя же делаем. Как лучше, чтоб не задерживаться с ремонтом...»

За высокие уловы, 21 июля 1968 г.

ИЮЛЬСКИЙ МОРОЗ

Над головой снежный потолок, как будто густой снегопад на мгновение вдруг застыл в нескольких метрах от земли и вот-вот запорошит тебя. Или это вовсе не потолок, а просто колючий наст, на котором лежат длинные стволы деревьев, тоже все белые, с обрубленными ветками.

Мешки, уйма серых мешков — резкий контраст. И среди них в шапке-ушанке и овчине Тамара Горбунова, рабочая технологического цеха холодильника № 30. Сегодня она заменяет весовщицу. Принимает и отпускает навагу, камбалу, хека. Я и мой «экскурсовод» Панна Чуманова стоим на длинной узкой дорожке, а по обеим сторонам от нас невероятное множество мешков и картонных ящиков. На мне пальто, но мороз забирается и под него. Шутка ли — с пятнадцатиградусного тепла сразу на мороз в двадцать градусов. Из летнего города с морозящим дождем в зимний лес.

Тяжелая дверь холодильной камеры приоткрылась и впустила женщину в больших валенках. Потом звонкий девичий голос предупредил: «Посторонись!», и мимо меня прокатил электрокар с грудой мешков на «подносе». С него соскакивает карщица Галя Кульчицкая. Я расспрашиваю ее о работе, и она охотно рассказывает, как четыре года назад понравился кар, захотелось стать карщицей.

— Теперь кар я знаю. Вот бы выучиться на шофера...

Что ж, она и в машине будет разбираться «от и до». Такой у Гали беспокойный характер, что знаний кажется мало, вечно чего-то не хватает.

Кар разгружен. Г. Кульчицкая становится на подножку и выезжает из камеры. Ее «агрегат» подпрыгивает на ямах, ручки управления так и норовят вырваться из цепких рук девушки.

— Дороги никудашные, — хмуро бросает П. Чуманова, — и когда только заасфальтируют рытвины!

С Чумановой полностью согласны начальник электроцеха Николай Шадрин и механик того же цеха Борис Диулин. В момент нашего знакомства Диулин чинил отлетевшее колесо кара. «Из-за плохих дорог летят не только колеса — банки, аккумуляторы, — говорит Александра Косова, — девчата отбивают руки на ямах. Неужели нельзя что-нибудь сделать?» За смену девушки перевозят по двадцать пять тонн рыбы каждая. А если бы дороги были ровными...

Я продолжаю беседу с Тамарой Горбуновой. Тамара числится рабочей, но, когда весовщики в отпуске или заняты, свободно заменяет и отпускает мороженую продукцию.

Четырнадцать лет назад двадцатипятилетней девушкой она приехала в Жупановский рыбокомбинат по оргнабору. Была обработчицей, теперь уже восемь лет на холодильнике.

— Приходит судно, требуется срочная выгрузка. Я не имею права заставлять рабочих выходить через смену. Тамара сама предлагает свои услуги. А она, если взялась за дело, обязательно доведет его до конца.

Разговаривая, мы с П. Чумановой переходили из камеры в камеру многоэтажного технологического цеха — «цеха в цехе» (холодильник № 30 — цех Петропавловского рыбокомбината). Холодильные камеры переполнены свежемороженой рыбой, доставленной с БМРТ и плавбаз, лососем и сельдью спецпосола, рыбными консервами. С 1 января через холодильные камеры прошло более двух тысяч тонн мороженой и соленой рыбы.

...В камере № 23 теплее (минус двенадцать). Здесь хранится шестьсот тонн минтая и камбалы для зверосовхоза. Я немного отогреваюсь, а когда мы переходим в следующую камеру, где температура всего лишь на два градуса ниже нуля, отхожу совсем. Рабочие Антонина Святская и Андрей Рубанников проверяют банки с килькой на бомбаж и деформацию. Рубанников — грузчик цеха. Обычно они вместе с Пак Чан Хи делают в камерах перевалки, выкатывают бочки для переклепки и заливки тузлуком.

— Не знаю, что бы мы делали без них, — говорит Чуманова, когда мы выходим на балкон холодильника. Внизу стоит небольшое судно. Кран поднимает с него мешки с крабами и опускает их на балкон, где они перекочевывают на электрокары.

— Помните, как в одной из камер командовала подвижная женщина в темном платке? Это сменный мастер Вера Харитончик. Крабы сначала решили не принимать, ну и место, конечно, не освободили. Вот она и ругалась с начальством... Место уже нашли. Так что выгрузим в срок.

Мы с Панной спускаемся с четвертого этажа и подходим к причалу. К Чумановой подходит черноволосая девушка в фуфайке. В это время «парашиют» с крабами взмывает вверх, и с судна кто-то кричит:

— Посчитала?

Галя кивает, мельком взглянув на мешки и пометив в записной книжке. Галя Шведкова принимает очередной груз на холодильник или, как говорят моряки, тальманит. Совсем недавно она была простой рабочей, еще раньше дояркой в Моховском совхозе. И всякая работа ей была по душе. Встречаются люди, умеющие найти увлекательное в любой профессии, постигнуть ее хитрые и нехитрые стороны. Тогда легко и интересно работать, даже если порой трудно. Галя с любовью отзывается о товарищах по цеху.

— Если бы не они — трудно бы пришлось: заболела, на руках грудной ребенок, муж в армии. Пришли наши, обо всем позаботились. Дружный у нас коллектив.

Галя уходит на судно, а Чуманова как бы продолжает ее мысль.

— Многие сейчас в отпуске, но все равно обходимся. Как-то за двое суток приняли восемь вагонов трески и терпуга. 29 июня с «Юности» позвонили: опаздываем на ремонт. А в цехе как раз никого.

Да, положение вроде безвыходное. И все же выход найден. Панна Чуманова пошла тальманить, инженер Борис Диулин взял автотележку. Так они вдвоем и приняли двести двадцать ящиков кабан-рыбы (пристипомы).

Из технологического цеха попадаю в компрессорный, откуда аммиак подается в холодильные камеры и проходит по испарительным батареям, которые так напоминают поваленные на снег деревья. В компрессорном цехе бдительно несут службу слесарь А. И. Леонтьев, старшие машинисты Анатолий Просин, Георгий Ковера, Виктор Назаренко, парторг холодильника. Именно бдительную, потому что компрессоры не новые, часто изнашиваются втулки и валы на водяных насосах. Токарь В. Ф. Пономарев делает все, что в его силах, но многое от него не зависит. Запчасти, например, поршневые кольца, пальцы, нагнетательные и всасывающие клапаны не выточить на токарном станке.

— Новая экономическая реформа решит многие проблемы — утверждает инженер-экономист холодильника Любовь Медведева. — Будут демонтированы морозильные цехи, установлен компрессор АВ-100 и паромер, заменим моторы в насосной станции. Холодильник готов к переходу на работу в новых условиях планирования и экономического стимулирования. Все рабочие и инженерно-технические работники ознакомились с мероприятиями по переходу, составленные комиссией под руководством директора И. Е. Асорова, прошли экономическую учебу. Комиссия наметила и ответственных за выполнение каждого пункта мероприятий, а также сроки исполнения.

Со временем холодильник увеличит свою вместительность за счет демонтажа льдозавода. Холодильник — прибыльное предприятие. План первого полугодия по хранению выполнен на сто семь процентов. С января холодильник № 30 принял 2 000 тонн мороженой и соленой рыбопродукции для местной реализации. В новых экономических условиях холодильник станет более рентабельным.

За высокие уловы, 7 июля 1968 г.

ПРОЦЕНТЫ КРАСНЫ, ДА УГЛЫ ТЕСНЫ

Рыбообработчицы. — Народ у нас хороший, добросовестный. Да что там говорить, идите, посмотрите сами, — сказала Валентина Ивановна Тарасова, старший мастер цеха обработки, убирая со стола бумаги. Я тоже сую блокнот в карман, и мы направляемся в цех.

— С конца августа дел невпроворот. Рыбаки буквально завалили нас сельдью, — рассказывает по дороге Валентина Ивановна. — Один только «Алтай» привез 11 794 бочки полуфабриката. Работаем по девять часов (в две смены), и так до конца путины...

Входим в цех.

— Хотела познакомить вас с бригадиром Клавдией Беломестновой. Но она сегодня не вышла, приболела. Это настоящий бригадир. Посмотришь, как она обрабатывает рыбу, и аж завидки берут. До того человек владеет своей профессией! Она и тарирует отлично, и на разделке свежья, летом, за ней не угнаться. Под стать Беломестновой Нина Бахвалова (десять лет уже на нашем рыбокомбинате), Анастасия Стешакова, Люба Желонкина...

Старший мастер обо всем этом чуть ли не кричит мне в ухо, потому что в цехе такой невообразимый шум от транспортера и утрясителей, что и в двух шагах ничего не разберешь. Обходя огромные лужи тузлука на выбитом цементном полу, я приближаюсь к линии, где стоят обработчицы. У каждого накопительного стола по две женщины, и таких пар в цехе двенадцать. По транспортерной ленте движется сельдь. Обработчицы дощечками от днища бочкотары справа и слева загребают на стол рыбу. Потом закрывают заслонку и начинают сортировать. Екатерина Буркова со своей напарницей Анной Камалетдиновой, в прорезиненных фартуках поверх синих халатов, быстро «расправляются» с грудой рыбы, лежащей перед ними. Кажется, что они и не берут сельдь в руки, просто прикасаются к чешуе, и этого легкого прикосновения достаточно, чтобы полуфабрикат подскочил, как на сковородке, и сам полетел, взмахнув плавниками, как крыльями, в одну из трех бочек позади сортировщиц.

Две бочки — для первого и второго сорта, а в третью собирается техвань, идущая на тушку. Сегодня второй сорт, за редким исключением, не попадает. Бочки с первым сортом, в зажимах, наполняясь сельдью, трясутся, как в лихорадке. Утряска — одна из самых необходимых механизированных операций при рыбообработке.

Самокат нашего детства. Не проходит десяти минут, как бочка заполняется доверху. К «паре» подъезжает на тележке-самокате Юрий Кокорин, молодой, худощавый, в черном берете, надвинутом на лоб, с которого пот катит градом. Юрий в один момент хватает полную бочку, ставит ее на тележку и мчит дальше. Нелегко ему, сортировщицы не дают отдышаться, а на «самокате» (для полного сходства с детским ему не хватает лишь руля) умещаются только две бочки. Нагружает Кокорин свой транспорт и, упираясь руками в заднюю бочку и отталкиваясь одной ногой, катит по рельсам до пункта назначения. Вот и он. Бочки перекочевывают на скользкие железные листы. Согнувшись в три погибели, Юрий пролазит под прессом и вручает сельдь весовщице Нине Мочаловой. Та проверяет вес бочки и делает пометку в журнале. Кокорин возвращается назад и озирается по сторонам. Пока он «транспортировал» бочку, к самокату подскочила рыбообработчица, угнала его в другой конец цеха, поставила на «кузов» бочкотару и — свезла к своему столу. Тем, кто не успел «перехватить» пустую тележку, приходится тащить на спине, проходя со своей ношей через весь цех.

К вопросу об эмансипации. Около деревянного корыта застаю мастера Арсентия Ивановича Повторейко и молодую работницу Валю Белову. Оба внимательно смотрят на деления большого ареометра, что, как буй, наполовину погружаясь в раствор, чуть-чуть покачивается из стороны в сторону. Арсентий Иванович перегибается через борт ванны и вытаскивает прибор.

— Один двадцать, как я и думал. Гм-гм...

Повторейко лезет в нагрудный карман и вынимает из футляра еще один ареометр, поменьше, и снова снимает показания. Тузлук слишком крепкий. Для среднесоленой продукции, которая сейчас идет, нужна определенная плотность тузлука — 1,15. Поэтому Валя Белова разбавляет раствор водой.

Наконец, достигнута необходимая плотность, и Валя, зачерпнув ведром тузлук, несет его к месту, куда поступают из-под весов бочки с сельдью. Белова заливает одну бочку, возвращается к «корыту», снова набирает ведро до краев, заливает вторую, третью... десятую. В день через Валины руки проходит, самое малое, триста — четыреста бочек. Если учесть, что в каждую из них надо налить по два-три ведра, то за смену маленькая, хрупкая Белова худенькими руками поднимает и несет десять метров восемь тонн, что под силу сорока Жаботинским, мужчинам-гигантам. Не послать ли Валю Белову на международные Олимпийские игры в Мехико? «Мировой рекорд», установленный рыбообработчицей, принес бы неувядаемую славу не только ей самой, но и ее тренерам — тов. Миронову, директору Петропавловско-го рыбокомбината, и секретарю партийной организации тов. Храмову.

Взрывы у холодильника. Сельдь залита тузлуком. Светловолосый парень в длинных сапогах, студент рыбного техникума, где волоком, а где перекатом тащит бочки по цементному полу к выходу из цеха. Здесь их укладывают на «поднос» электрокара Владимир Рязанов и Геннадий Клинов, тоже студенты, решившие податься на заработки во время осенних каникул. Как только погрузка кончается и ребята устраивают перекур, завожу разговор.

— Всего нас пятеро тут из техникума. Коля Заикин в цехе (да, тот, светло-волосый в резиновых сапогах) и еще двое: Юра Юрченко и Саша Тургеник бурят соль...

— Бурят? Где? — Я прошу парней показать район разработки соли.

Из-за склада с рыбной мукой показывается высоченная белая скала. Ее покоритель, Юра Юрченко, приветливо машет нам с вершины. У его ног отбойный молоток.

— Как дела? — спрашивает Юру Геннадий Клинов.

— Надолбили бы больше, но, черт возьми, не соль, а гранит, чай, лежит десять лет...

— Может динамитом рвануть? — шучу я.

— Тут нельзя, рядом тузлучная станция. А в том году у холодильника взрывали...

На лифте в эстакаду. Электрокарщица Люся Баранова рулит к эстакаде. На каре сельдь, только что доставленная перегрузчиком из Охотоморской экспедиции. У большого проема, в метре от земли, машина останавливается, и бочки на «подносе» поднимаются вверх.

— Как сельдь? — задаю я вопрос Люсе.

— На этот раз не особенно хорошая. Бывает, не успеваешь подвозить. Сегодня же медленно обрабатывают на эстакаде.

«Поднос» опускается. Баранова замечает, как я гляжу, как лиса на виноград, на эстакаду, где прямо-таки кипит работа.

— Хотите туда попасть? Воспользуйтесь моим лифтом.

Прекрасная идея. Через минуту я в бригаде Николая Кучер-Кучеровича. Слаженно и быстро принимают сельдь Борис Колупаев и Анатолий Березин и передают бондарю Николаю Разинькину. Тот в два счета сбрасывает с бочек обручи, вытаскивает днища. Рыба в целлулоидных мешках.

— Это чтоб тузлук не вытекал, и не портилась селедка. Ведь дно плохое и клепка тоже: бочки совершили по несколько оборотов.

К новой раскрытой бочке подходит Светлана Смердова с ведерком. Она снимает «верхи», то есть начинающую зеленеть рыбу, и пересыпает ее в специальные бочки, стоящие у стены. «Девчатам легче теперь будет сортировать», — улыбается Смердова. Борис Колупаев перевортывает бочку и высыпает содержимое из мешка. Селедка стальной рекой льется в желоб и попадает «под душ». После промывки морской водой, в целях предохранения от опреснения, полуфабрикат проходит через тузлучную ванну и по транспортеру прямо на накопительные столы...

По пятьдесят — пятьдесят пять тонн сельди перерабатывает бригада Кучер-Кучеровича за смену.

— 18 сентября выполнили месячный план, — не без гордости сообщает мне Борис Колупаев, вытряхивая из очередной бочку рыбу.

В тесноте и в обиде. Тем же способом, что и забирался, спускаюсь с эстакады. У входа в цех на деревянной подставке — пожилая женщина-работчая. Она принимает опорожненные Колупаевым и Березиным бочки, прополаскивает их в мойке горячей водой и бросает на землю.

— Отойдите! — Я едва успеваю отскочить в сторону. Рядом со мной в лужу плюхается бочка и обдает меня брызгами. Работчая поворачивает ко мне смущенное лицо, морщинистое, все в черных крапинках. Потом спрыгивает с «постаменты» и, вытирая лоб и щеки, а, точнее, размазывая по ним грязь, извиняется. Я, чтобы исчерпать инцидент, спрашиваю о работе.

— Попробуй-ка, постой смену в мокроте и грязи. Не найдешь никого в цехе, кто б не болел ревматизмом. После работы и обмыться негде: душ не работает. Да что там говорить, говори, не говори начальству, — все равно, ничего не изменится, — печально усмехнулась женщина и махнула ру-

кой в нитяной, вконец прохудившейся, перчатке, откуда до половины вылезли пальцы.

...Перед тем, как покинуть рыбокомбинат, я еще раз побеседовал с мастером цеха обработки А. И. Повторейко.

— Сколько вы работаете в этом цехе? — спросил я Арсентия Ивановича.

— Десять лет.

— Произошли ли какие-нибудь изменения в цехе за это время?

— Да, раньше он был больше. Но вот отрезали от нас три года назад добрую половину, и теперь яблоку негде упасть, не то что селедке. С хранением продукции тоже плохо: нет складского помещения.

— А как вы думаете, можно помочь Беловой?

Безусловно, стоит только подвесить «пистолеты» для заливки тузлука, как на Пымтинском рыбокомбинате.

...Почти у ворот комбината я столкнулся с секретарем парткома тов. Храмовым. Он успокоил меня.

— Да, недостатки есть, но зато цех обработки выполнил восьмимесячный план на 360 процентов. Молодцы, обработчики! Обе смены в сутки дают по восемьсот — восемьсот пятьдесят центнеров среднесоленой сельди.

Действительно, люди работают, не жалея себя. Жаль только, что и руководители рыбокомбината не жалеют их. Как видно, руководящим товарищам по душе условия труда на комбинате.

За высокие уловы, 27 сентября 1968 г.

СЧАСТЛИВАЯ ЗВЕЗДА «СОЛИКАМСКА»

Записи появились... На море стоял октябрь. Где-то в первых числах пошел дождь со снегом, а сопки острова Завьялова стали вовсе белыми. Я сначала жил на плавбазе «Чукотка», когда она стояла в бухте Беринга, и там как-то наступление зимы чувствовалось не особенно. В Охотском море, как потом рассказывал мне Геннадий Ипатов, спозаранку палуба вся покрывалась тонким слоем льда, и приходилось насыпать сверху соль, чтобы не было скользко. Моряки выходили на выборку сетей поеживаясь, глотая морозный воздух и с каким-то благоговением, какое бывает от новизны или перемен, выдыхали пар: «Зима, что ли? Зима!» и принимались за порядок. Мерзли пальцы, и это тоже казалось необычным.

...На «Соликамск» я попал, когда стало немного теплее. Стихли шторма, точнее, устроили «перекур», и суда заторопились из бухт в море. Я взобрался на мостик и стал разными дилетантскими вопросами донимать капитана Владимира Бочкарева и старпома Виктора Григорова. Они отвечали мне серьезно, без снисходительности. А потом им, видно, я надоел, и Бочкарев улыбнулся:

— Пожертвуйте сном и — все, как на ладони, увидите.

Я переменял тактику — стал приглядываться ко всему и прислушиваться. К полудню на судне было тихо, все чем-то занимались, а чем — бог их знает. Я, право, не интересовался. Часам к пяти дня что-то произошло. Я еще не мог понять что, просто росла напряженность. Все норовили пройти через штурманскую рубку и хотя бы мельком взглянуть в угол, где висел эхолот. Бочкарев тоже поминутно поворачивался через плечо в сторону прибора. Лента пока шла чистой. Время от времени на мостике по радио слышались голоса капитанов других судов.

— Как записи, «Кумроч»?

— Марают потихоньку. А у тебя?

— Есть, есть косячок. Маленький пока. Поглядим, что будет дальше.

Бочкарев стоял у окна. Сзади трещал эхолот. В шесть вахтенный штурман Валентин Разумовский крикнул:

— Появились, Владимир Николаевич!

Я приблизился к эхолоту. Черные пятнышки на ленте постепенно разрастались. Бочкарев удовлетворенно хмыкнул, однако никаких действий пока не предпринял. И все же я заметил перемену. На палубе появилось несколько матросов. Они присели на трюма, мирно задымили папиросами, изредка косясь на широкоплечую фигуру капитана.

Шесть вечера. Еще вроде рановато, но Бочкарев командует:

— Порядок за борт!

После я попытывался у Владимира, почему он подал сигнал на два часа раньше, чем обычно. Капитан пожал плечами, что означало: «По интуиции».

Ставить сети — не то, что выбирать. За тридцать минут порядок вытравлен весь. Палуба снова безлюдна. «Соликамск» стопорит ход и ложится в дрейф. К утру сельдь должна подняться выше и застрять в ячеях, а сейчас — долгие часы ожидания.

Со свадьбы на корабль. Гена Ипатов, выпускник судоводительского отделения нашей мореходки, светловолосый, совсем еще молодой — не больше двадцати одного года — человек нешумный, спокойный.

— Вы не смотрите, что он с виду такой степенный. Геннадий неугомон. Он и работник отличный и вожак судового комсомола. Везде поспевает... — охарактеризовал Ипатова Валентин Разумовский, предсудкома «Соликамска».

Встретился я с Ипатовым в носовой каюте. Разговаривали мы тихо, чтоб невзначай не разбудить парней, прилегших после вахты. Гена достал откуда-то ученическую тетрадь с протоколами комсомольских собраний, положил ее передо мной. Я перевернул пару страниц. Хотелось поговорить с Геной по душам о море, о «Соликамске», о ребятах. Беседа почему-то не клеилась. Потом я заметил у парня обручальное кольцо.

— Ты давно женат? — спросил я.

— С бала на корабль попал, — рассмеялся Гена, — Как сейчас помню танцы в училище, на ноябрьские, три года назад. Зал битком. Наши с иголочками, все веселые — гостей, как никогда, видимо-невидимо. А девчонки стайками стоят, тихо переговариваются и украдкой на нас посматривают. Заиграл оркестр. Я сразу пригласил ее, боялся, что кто-нибудь опередит, — Гена на минутку умолкает.

— Познакомились. Ее звали Таней. Училась она тогда в медучилище, играла в волейбол (на соревнованиях часто виделись), я тоже немного спортсмен. Хоккеем увлекаюсь, футболом. И комсомольские дела — общие заботы. Она у себя комсоргом была, а я в мореходке. Наступил 69-й год. 1 июня выпускной, и сразу свадьба. Весь выпуск чествовал. Двести двадцать поздравлений! А 13 июня вызвали в отдел кадров УТРФ: «Пойдете на “Соликамск”». Спустил три дня отправился в рейс. К морю тянуло еще со школы. Но особенно обрадовался, что оказался на «Соликамске». Судно передовое, и ребята дружные. Втянулись, устаем, конечно, однако никогда не слышал, чтоб кто-то «заикался» об усталости. Забьем трюма, отдохнуть бы, куда там — все в кают-компанию фильмы смотреть. Как будто не пятнадцать часов работали, а два-три...

В пять утра... Я пробудился от яркого света, пробивавшегося через иллюминатор на переборку.

— Неужто проспал? — промелькнула в голове мысль. Часы показывали без пяти пять утра. Я поднялся на мостик.

— Сейчас начнется выборка, — сообщил мне старпом Виктор Григоров. Палуба освещена светильниками и «солнцем», а в стороне, кутаясь в тучах, плавает луна. Вдруг, откуда ни возмись, повалил снег и подул норд-вест. Застегивая робы и поправляя рыбацкие «шляпы», первыми появляются трал-мастер Александр Рыжук со своим помощником Николаем Зайцевым. Трал-мастер идет на нос, забирается на пустые бочки и сбрасывает стояночный с киповой планки. Заработала сететряска. Еще с вечера механики проверили ее, а также рол и рыбопосольный аппарат (РПА), смазали солидолом рабочие части. Но перед выборкой еще одна проверка.

...Также неожиданно, как разгулялся, стих ветер и прекратился снег. Уменьшилась зыбь.

— Вот сон и стряхнулся, — шутит Разумовский. К ролу подходит боцман Александр Верещагин и Николай Зайцев. Зашумела лебедка. Потянулся вожак. Вот и первая сеть идет на вертящийся рол.

— Тяжелая! — радуется боцман.

Ее подхватывают и подтягивают Зайцев и Верещагин. Серебристая крупная селедка сыплется на палубу. Матросы Николай Корнилин и Владимир Метляев растаскивают сети и направляют их в сететрясную машину. Рыжук отцепляет карабин с вожака, а Вашурин прикрепляет его на конец между

фок-мачтой и вантами. Сегодня, видно, рыбы будет много. По другую сторону сететряски — укладчики сетей: Геннадий Ипатов (верхняя подбора), Николай Вашурин (нижняя подбора), Николай Завещенский и Геннадий Наседкин укладывают дель. Здесь нужны быстрота, четкость и в то же время особая внимательность. Нелегко работать тут, как, впрочем, и в других местах: на выборке или засолке, но матросы не снижают темпа до последней сети. То и дело слышны смех и шутки.

Весело идет работа. Рыбы на палубе прибывает. Здесь, по неписанному закону, все, кто не на вахте. Около РПА дневальный Василий Ступников. Он толкает сельдь на транспортер. Третий штурман Владимир Казавцев орудует совком, перебрасывая соль из большого ящика, стоящего у трюма, в барабан. За смену Владимир перебрасывает около пятнадцати тонн. Алексей Морозов подставляет под РПА очередную бочку, а затем откатывает к Павлу Панкину и электрику Николаю Пенчуку. Те забондаривают.

Интересный характер у Коли Пенчука. Минуты не сидит на месте. Все бегает, чем-нибудь занимается в редкое свободное время. Сначала подумаешь — суетится человек. Ан, нет! На все руки мастер, рационализатор. Раньше из-за плохой работы РПА пятнадцать процентов улова валилось, собственно, за борт. Пенчук снял не оправдавший себя солеподатчик, переставил звездочку. Обороты барабана увеличились почти вдвое, и рыба перестала падать.

Рыбный дождь. Девятый час идет выборка сетей. Уже засолено и опущено в трюма двести двадцать центнеров. Теперь вытрясают прямо на палубу. Оба трюма забиты полностью. Чайки прямо-таки беснуются над показывающимися из-под воды сетями. Селедка рекой растекается, затопляя носовую часть судна. Пенчук и стармех Виктор Рейхштадт накрывают рыбу брезентом от солнца, что давно уже поднялось над морем; и селедка в лучах его так и переливается, ударяя в глаза ослепительно белым светом, — аж до боли. Она еще живая, только что вытряхнутая из ячей, трепыхающаяся. Ребята, чувствуются, утомились. Трясти тяжело — «рыба идет сверху». Поэтому сеть вначале набирают, затем переворачивают и только тогда пропускают через сететряску. Кто стоит у рола — все по колено в «серебре». Сапоги вязнут, движения немного замедляются. Корнилин не выдерживает и берется за толкач. Отгребают они вместе с боцманом в сторону рыбы, однако бесполезно: через десять минут опять та же история.

...А на мостике Разумовский договаривается с плавбазой «Советская Камчатка» о сдаче.

— Сколько вас ждать? Рыбу девать некуда!

Плавбаза сама должна подойти к СРТ. Необычное явление. Но кто упустит, не польстится на пятьсот центнеров, из которых триста — сырец, а его каплером свободно, в два счета можно переправить на борт базы.

«Советская Камчатка» подходит к обеду. Я наблюдаю, как Гена Ипатов и Коля Корнилин цепляют каплер и набивают рыбой огромную «волейбольную» сетку.

— Вира! — каплер уходит вверх к бункерам, раскачиваясь немного, и на робы матросов проливается рыбный дождь...

За высокие уловы, 25 октября 1968 г.

ДРУЖБА С КОКОМ — ЗАЛОГ ЗДОРОВЬЯ!

Это афоризм я услышал от стармеха «Соликамска» Виктора Александровича Рейхштадта, когда мы с ним забеседовались в каюте, выкроив свободное время: судно шло на сдачу. Рейхштадт вдруг спохватился: «Обед прозеваем, пошли! Дружба с коком — залог здоровья», — добавил он с улыбкой. Я поинтересовался происхождением полушутливого, но удачного высказывания. Рейхштадт в задумчивости почесал затылок. — Моряки придумали. Одна из морских заповедей...

Ненаписанная биография. «Я родился в Ашхабаде перед самой войной. Она ворвалась к нам не пулями и бомбами — душераздирающим криком паровоза, везущего первых эвакуированных. Таких составов было много. И приходили они обычно чуть свет. Мать целовала меня в лоб и спешила на работу, а я оставался на попечении соседских ребят. Говорят, что человек начинает помнить себя лет с пяти. В моей памяти всплывают картины более ранние. Предназначенный мне лучший кусочек пайка черного хлеба и неизвестно откуда раздобытый мамой стакан молока. Я мигом уничтожал все это и никогда не наедался. Вокруг ходили усталые худые люди. Мне было жалко их. Я игрался с мальчишками около дома и мечтал всех накормить, чтобы никто никогда не чувствовал голода. Это моя первая мечта в жизни, когда я еще пешком под стол ходил. В конце войны умер отец. И сразу что-то изменилось. Мать стала молчаливой, замкнутой. Отца я любил, и его смерть легла тенью на мое детство в городе, где все время жара и совсем нет тени.

Потом мама вышла замуж за бухгалтера. Мы неожиданно собрались и поехали на далекую Камчатку, в Петропавловск, по улицам которого, пугали нас, беспрепятственно бродят медведи. Медведей я не встретил. Определили меня в среднюю школу № 2, в седьмой класс. Школа старенькая, деревянная, но двухэтажная. Со второго этажа (а я сидел у самого окна) видна Авачинская губа, корабли на ней. Особенно красиво наблюдать закат. Солнце уже запряталось за Вилучинский вулкан, только два-три луча пробивались меж сопок и радугой тонули в воде. Казалось, еще немного и — суда приблизятся к этой радуге и поплывут прямо по ней неведомо куда, за горы и реки, может, к самому солнцу. Из-за своего занятия иногда я “горел”. “Ты почему в окно

глядишь, а не на доску?» — спрашивала учительница истории и макала ручку в чернила...

Но были уроки и гипнотизирующие. Помню преподавательницу Скоробогатых, жаль, имя, отчество запамятовал. Она не только предмет свой интересно вела, организовала географический кружок. Мы: Боря Роленко, Толя Звездин, Володя Чепелев и я — не пропустили ни одного занятия, зачитывались книгами о путешествиях и великих мореходах: Колумбе, Беринге, Магеллане. Все четверо, не сговариваясь, твердо решили стать моряками.

...После восьмого класса я ушел в вечернюю школу, поступил на судоремонтный завод. Можно было не делать этого, но тут как раз поссорился с отчимом, хотя вряд ли это было главной причиной. Просто хотелось узнать, «как дается хлеб насущный». Плотник из меня не вышел. Тянуло море. Полтора месяца был учеником моториста, потом мотористом. В 1959 г. призвали в армию. Там и окончил курсы поваров.

После демобилизации устроился в Камчатское пароходство. Ходил на “Корсакове”, “Изыльметьеве”. Как-то на медкомиссии сказали, что зрение сдало. Пал сначала я духом — не хотелось расставаться с морем. Что делать? Выход неожиданно нашелся. В УТРФ требовались повара. Пригодился армейский опыт. В 1964-м на многих судах поварами еще женщины были. Кое-кто всерьез говорил, что, мол, не мужская это работа. Но я не отступился. Задался целью изменить мнение о коках. Из-за них часто возникают скандалы. А ведь приготовление еды в море не менее важно, чем само траление». Так бы мог написать в своей автобиографии кок «Подосиновец» Анатолий Кузнецов.

Шашлык по-кавказски. В семь утра появляется Толя Кузнецов на камбузе. Одевает белый халат и приступает к работе. Меню составлено накануне вечером: мясо, вытащенное из холодильника, за ночь разморозилось. В котле кипит вода для супа. А на второе сегодня шашлыки. Ели ли вы когда-нибудь на СРТ подобный деликатес? Нет? Посетите «Подосиновец»! Я, правда, опоздал к «королевской» трапезе. От шашлыков остались только палочки, на которые они были нанизаны. Сидели ребята в кают-компании, пощелкивали наперченными языками, да похваливали Анатолия. Я сгорал от любопытства.

— Толя, слушай, как тебе удалось приготовить такие шашлыки? — допытывался я у Кузнецова, пробравшись на камбуз.

— Ничего сложного, — отмахнулся судовой кок. С вечера поставил мясо в маринад. Когда закипел бульон для супа, приступил к разделке мяса. Насадил на шпажки по восемь кусков мяса и лука. Обычно кавказский шашлык готовят на древесном угле, здесь же — сковородка. Не то, конечно, но все же... К шашлыку сложный гарнир...

— Так это же как в ресторане! — не удержался я и тут вспомнил, что видел на столиках в кают-компании металлические суповницы, как в «Космосе».

— А чем мы хуже! — усмехнулся Анатолий.

— У нас бывают пирожки с рисом, с мясом, пельмени, беляши и даже беф строганов. Только вот с продуктами не совсем ладно. С порта выходили — не было картошки. Скинулись по пятерке, купили три мешка. Хватило на месяц. Бегал по плавбазам, доставал. Помогли, чем могли. Давали все, кроме овощей. И салат не сделаешь, не то что борщ. По сравнению с 1964-м годом снабжение намного хуже. Тогда брали на приморских базах творог, сметану, свежие огурцы и помидоры. А вот недавно пришла плавбаза «50 лет Октября», а почти ничего не оказалось. Давали две заявки в порт на овощи. Но, увы! Такие дела...

Кок, добавки! Приближалось время ужина. Как на всех судах, здесь ужинают в пять дня. Рыбаки уже расселись у стола в кают-компаниях. Я тоже примостился рядом. Столь сервирован, я бы сказал, мастерски. Перед каждым из нас прибор.

Анатолий вносит огромную зеленую кастрюлю с дымящимся супом.

— Приятного аппетита, — говорит он с улыбкой.

Ему отвечает дружный гул проголодавшихся бородачей. Я вижу, что Анатолию приятен и сервированный им стол, и ароматный запах из кастрюли, а больше всего то, как жадно набрасываются все на еду; и через несколько минут уже поварешка гремит в пустой кастрюле.

— Добавки! — просит матрос Виктор Наумов.

— Это можно, — Кузнецов берет у Виктора миску и исчезает на камбузе.

— До чего вкусно! — восхищается Наумов. — Я с ним четыре года уже плаваю, и всегда с душой готовит.

— Верно, — соглашается помощник тралмастера Николай Наталевский. — Таких поваров поискать!

И, обращаясь ко мне: «Да тут кого не спроси — любой скажет: человек старается. Вы, наверное, уже заметили: перед горячим холодная закуска — селедочка с луком. Так каждый день.

...Слушая рыбаков, я без оглядки уплетаю рисовый суп. Действительно, вкуснятина. На второе — оладьи с вареньем. После отличного ужина и настроение отличное.

Мы сидим с Анатолием в опустевшей кают-компаниях (рыбаки разошлись по делам), говорим о разных разностях. Я хитрю, нет-нет да переведу разговор на кузнецовскую специальность.

— В качку трудно готовить, — прерывает паузу Анатолий, — а парни навкалывались, хочешь как лучше накормить. Хлеб, было, не удавался в шторм. Вижу, дрожжи не поднимаются. Подумал-подумал и стал тесто круче месить... Получилось. Иногда фантазирую, придумываю новые блюда. Люди меньше ощущают оторванность от семьи, когда кок разнообразит меню.

— Толя, где сейчас ваши школьные друзья, с которыми вы мечтали о море и путешествиях?

— Борис Роленко — капитан СРТ «Кихчик», Анатолий Звездин старпомом на «Кушнере», а Володя Чепелев работает флагманским помполитом. Мы дружбы не порываем. Часто видимся в море и на берегу...

Меня все подмывало спросить, знает ли Толя морскую заповедь о дружбе с коком, но я как-то не решился. На «Подосиновце», где я познакомился с Кузнецовым, кока любят и считают своим лучшим другом. А раз так, то, следуя заповеди, здоровье рыбаков — дай бог каждому.

За высокие уловы, 1 ноября 1968 г.

МОЙ СВЕРСТНИК

Их часто можно увидеть вместе в кают-компании или на выборке сетей, шахматном турнире или на сдаче рыбы. Степенный, коренастый насмешливый бородач и рядом — худошавый, невысокого роста парень с аккуратно зачесанным набок чубом.

Впервые я встретил их в каюте стармеха. Было там тесновато. Толпились моряки. И каждый, когда до него доходила очередь, садился на маленький диванчик у стола и делал серьезное лицо. Расталкивая всех, суетился с камерой Коля Пенчук — надо было срочно сделать снимки для судовой Доски почета. И конечно, одним из первых, на кого наставил свой объектив Пенчук, оказался третий механик Володя Сипкин, Виктор Александрович Рейхштадт стоял поодаль, давал советы (сам фотолюбитель) Пенчуку и посмеивался в бороду. Потом все разошлись, и мы со стармехом остались вдвоем.

— Хочу написать о ком-нибудь из ваших подопечных, — поделился я своими планами.

— Тогда давайте о Сипкине, — не раздумывая проговорил «дед». — Володя способный механик. И характер у него, что надо. Хожу я не первый год, всяких видел. Тот болтлив, тот ленив, а иной лезет «вперед батьки в пекло», хоть сам не очень разбирается, зелен. Этот же — покладистый, исполнительный и необычайно скромный парень. Машину знает хорошо. Я не особенно удивлюсь, если через несколько лет Володя станет стармехом...

Виктор Александрович заинтриговал меня. Я сказал, что неплохо бы посмотреть, как работает Сипкин.

— Нет ничего легче, — «дед» мельком взглянул на часы, — как раз сипкинская вахта. Стоит он два раза в сутки, по четыре часа...

Рейхштадт прерывает на полуслове разговор и, потянувшись рукой к койке, срывает с зажима переговорную трубку — длинный шланг с блестящим металлическим концом. «Дед» дует в трубку, а потом прикладывает к уху.

— Слушаю, Виктор Александрович! — доносится как бы издалека молодой голос.

— Володя, сними картерный лючок, — отдает распоряжение стармех, — я приду сейчас, кулачок разверну.

Каждый месяц, в первых числах, Рейхштадт снимает показания максиметра, определяет степень сжатия и давление горения в цилиндрах. Вот и сегодня Виктор Александрович проделал эту процедуру. Выяснилось, что в седьмом цилиндре давление горения ниже, чем в остальных. Для того, чтобы было все в норме, надо поставить более раннюю подачу топлива.

— Александрыч, готово!

— Иду.

Рейхштадт облачается в промасленную тужурку. Мы спускаемся в машинное отделение, откуда слышен непрерывный шум двигателей. Володя встречает нас у трапа. Знакомимся. Сипкин тщательно вытирает тряпкой руку и протягивает мне. Я невольно ощущаю в Володином крепком пожатии уверенность и силу. Силу, которую трудно распознать, скользнув взглядом по худощавой фигуре механика.

Сипкин начинает объяснять, что к чему. Сначала спокойно, даже медленно, но вскоре увлекается, жестикулирует, в глазах появляется какой-то особенный блеск, как у всех людей, увлеченных любимым занятием, когда к ним приходят непосвященные.

В детстве я был безразличен ко всякого рода механизмам. Техника меня не волновала, хотя часто удивляла и восхищала. Сверстники копались в моторах, спорили о втулках и подшипниках. Сипкин тоже, наверняка, мальчишкой не мог равнодушно пройти мимо стоящего автомобиля, чтоб не осмотреть его или перебраться парой фраз с шофером. Начало у всех одинаково. Из «великов» мы делаем мопеды, разбираем по «косточкам» и винтикам приемник, обязательно (без этого не обойтись) что-то ломаем, но в конце-концов появляется за душой маленький опыт, позволяющий вставить в разгоре с одноклассниками на данную тему веское слово. Дальше мы видим себя, как бы со стороны, шоферами, небрежно вертящими баранку или токарями, лихо прикладывающими «штангель» к деталям прямо на ходу.

Так вот, я не питал особых симпатий к технике (многие осуждали: «Зря! Выучишься, станешь специалистом, и тогда сам черт тебе друг!»), но школу я оканчивал во времена «производственного обучения», и без разговоров был направлен на судоремонтный завод учеником токаря. Присмотрелся, поточил детали — присвоили первый разряд. А что этот самый первый разряд, от ученика, по существу, не отличаешься. Куда там тягаться с третьим или пятым, не говоря уже о шестом, какой был у Володи Сипкина, когда он «вкалывал» на Красноярском паровозо-вагоноремонтном заводе. Сипкину поручали вытачивать особо сложные детали, с точностью до одной тысяч-

ной. Да что там говорить — с шестьюразрядником везде начальство советует-ся (от мастера и выше) и обхаживает, как невесту. И быть бы Володе в будущем инженером, кабы не армия, забросившая его в край моря и сопок.

...Сипкин сегодня хозяин всего машинного отделения. В его ведении паровой котел, брашпиль, гидрофор, топливные танки. Он следит за главным распределительным щитом, двигателем НВД-24, главным двигателем, за сорока девятью стрелками различных приборов, смазывает механизмы, в конце вахты подкачивает топливо. От механиков целиком зависит бесперебойная работа траловой лебедки, сететряски, бортового рола и РПА.

За рейс два раза «летели» подшипники на сететряске. Володя умело, в кратчайший срок устранил неисправности. 5 августа случилась неприятность: задрало втулку бугеля двигателя НВД-24. Вахтенный механик Сипкин услышал посторонний шум и, чтобы не произошла авария, остановил двигатель. Когда вскрыли картерные лючки, обнаружили, что зубья шестерни передачи на вал бугеля срезаны. Двигатель перевели на забортное аварийное охлаждение, а вал и втулки сдали в ремонт на плавбазу «Североуральск». Но там провозились полмесяца и ничего не сделали. Выручил «Ламут».

— Вышел из строя бугель, — рассказывал Рейхштадт, — застопорилась лебедка. А как раз в это время шла выборка сетей. Пришлось выбирать вожак шпилем. Пятнадцать дней проработали на аварийном охлаждении. Вместо помпы поставили деревянную заглушку. Вся машинная команда, и в том числе Сипкин, чинила двигатель. Ничего — справились, хотя работа была трудоемкой: надо было выпрессовать старые втулки, запрессовать, застопорить новые, подогнать их по бугелю и поставить на место...

Виктор Александрович, как мне показалось, не особенно любит нахвалять людей, даже если они вроде того и заслуживают. Однако о Володе Сипкине «дед» говорил, не по привычке, долго и с удовольствием. Оно и понятно: видел в третьем механике свою молодость, хорошего помощника и, конечно, достойную смену в будущем.

Именно эта достойная смена прославила свой траулер. О соликамцах каждый на флоте говорит с уважением. И даже чуть-чуть с завистью. Это и понятно: комсомольско-молодежный экипаж СРТ «Соликамск» повторил свой прошлогодний всесоюзный рекорд. Повторил с солидной прибавкой. Идет счет шестому десятку тысяч центнеров рыбы, добытой в этом году. Не всем удалось подняться до столь высокого рубежа.

За высокие уловы, 7 ноября 1968 г.

СКОЛЬКО В МОРЕ ДОРОГ

Попутного ветра! ...Саня крутанул рулем вправо и переключил скорость. Самосвал пару раз дернулся и побежал веселее. Навстречу, прямо под колеса, летела до мелочей знакомая дорога.

Сане уже давно надоело шоферить: приходиться в гараж и каждый божий день лезть в кабину доходяги-самосвала, который на подъеме так жалобно гудел и дребезжал — вот-вот к чертям развалится посреди пути. Новую машину не давали, да и Саня не особенно требовал — чувствовал, что работает в «Камчатморгидрострое» временно.

Конечно, каждому свое. Многим коллегам нравилось шоферское дело, а Саню угнетало однообразие. К нему он никак не мог привыкнуть. И что бы не было навалено в кузове — гравий, щебень или бетон, — дорога одна и та же. Моховая — СРВ, СРВ — Моховая. «Нет, еще раз попытаюсь пройти комиссию, может, разрешат в море».

Саня вспомнил танкер «Лира», стармеха Калачева и улыбнулся. Правда, ходили только по западному и восточному побережьям, но все равно. Другие парни из Октябрьской школы мотористов попали на СРТ. У них практика проходила куда интереснее.

Однако Саня Осьминин считал, что всему свое время, и не очень печалился. Даже наоборот. Из машинного отделения почти не вылазил. Научился у Калачева многому: обслуживать механизмы, следить за показаниями приборов, давать пар от котла на отопление...

Рейсы по побережью были непродолжительными — от недели до месяца. Лето и осень промелькнули незаметно, наступила зима. То ли в море, то ли на берегу Саня простыл. Думал, пустяк — быстро пройдет — и не тревожился. И вдруг, как снег на голову: медкомиссия забраковала. Но теперь-то он здоров. Даешь море! Саня повеселел.

Где-то между Четвертым и Пятым километрами он заметил Витькин ЗИЛ. Саня затормозил.

— Витек, что там у тебя? — спросил он, вскакивая на подножку.

— Да вот, задний скат спустил... Что б его... — мрачно ругнулся Скрылев и полез за домкратом. Вдвоем они быстро заменили скат.

— Слушай, Виктор, не желаешь махнуть на море? — как бы между прочим спросил Саня.

— На море? — удивился Скрылев. — Пока нет. А ты что, собираешься?

Саня загадочно усмехнулся и, уже высунувшись из кабины, заводя мотор, крикнул:

— Я завтра иду на комиссию...

Старенький самосвал оглушительно взревел, задрезжал и сорвался с места. А Скрылев еще постоял у машины минуты две-три, поглядел вслед Саниному самосвалу, почесал затылок и пожал плечами: шутит Осьминин — не иначе. Но Саня говорил вполне серьезно. На другой день он предстал перед медицинским судом.

— Ну-с, молодой человек, попутного ветра! — сказал председатель комиссии З. Е. Полторак.

«Чтоб тебя понимали». Георгию не давала покою ни днем, ни ночью одна и та же мысль: взять во что бы то ни стало по селедке рекорд. И хотя дела на «Кротоне» шли вроде бы неплохо: сколько раз брали по пятьсот — семьсот центнеров в сутки и обрабатывали быстро — все равно Георгий Осьминин был недоволен.

«Обставить бы еще “Конус”, и тогда — порядок», — часто говорил капитан рыбмастеру Михаилу Фардееву. А тот успокаивал: «Никуда Новиков от нас не денется», и шел на палубу к прожорливо глотающему соль РПА.

Но как только Георгий поднимался на мостик, на душе легчало. Он наблюдал, как умело руководит выборкой на роле Виктор Пономаренко (рука об руку с Юрием Божко), как на укладке стоит Виктор Лунев, как быстро, без лишнего движений и суесть «расправляются» с сельдью другие матросы. Осьминин вглядывался в их лица, обветренные и загорелые, сосредоточенные и непроницаемые в работе, и опять, уже в который раз, ловил себя на том, что к этим людям у него с самого начала рейса непонятное чувство.

Не уважение, что-то большее. Ему дали судно с постоянной командой и крепкими традициями. «Слинкинская школа» — называли ребят с «Кротона». Плавал не так давно на этом траулера известный в УТРФ капитан Слинкин. При нем судно было лидером по сельди и минтаю. Он команду подобрал — будь здоров! Взять, к примеру, тралмастера Вячеслава Кузьмина. Когда он только все успевает: и на выборке хозяин, и трал чинит, и графики составляет при сдаче...

Впрочем, дело тут не только в команде. Если капитан не на месте, труд всего экипажа насмарку пойдет. Осьминин в море не новичок. Ходит то в Охотское, то в Тихий океан четырнадцать лет, из них половину капитанит.

По его мнению, самое главное — чтоб тебя понимали. (Помните, в фильме «Доживем до понедельника» девятиклассник так написал о счастье). Понимали и уважали.

А как приходит уважение? На этот вопрос Георгий, пожалуй, не ответит. Он вообще не любит о себе распространяться.

— Что я? В том, что взяли 18 000, — заслуга ребят. Поисковик «Алушта» помог. Отличные рекомендации давал. Иногда на порядок шло по девятьсот центнеров. Часто сдача сдерживала...

— Осьминин — опытный рыбак, трудолюбивый. Технику лова знает в совершенстве, в тралах разбирается и умеет организовать работу, — так характеризует своего «шефа» Михаил Фардеев. — Его наставниками и учителями были Г. Мещеряков и П. Рязанов, когда Георгий плавал еще старпомом на «Ястребе».

«Им я обязан многим», — нередко говорит и сам Георгий.

Без моря он и не мыслит дальнейшей жизни. Поэтому Георгий очень обрадовался, когда Саня сообщил, что его направили мотористом на БМРТ «Узбекистан». Еще одним рыбаком в семье стало больше...

Морское крещение. — Вставай! — крикнул кто-то прямо в ухо и стал тормошить. Саня вскочил, но не сразу сообразил, в чем дело. Из разговоров матросов понял, что напоролись на мель. Моментом оделся — и в машинном отделении.

Сначала рейс проходил нормально. Саня стоял, как положено, на вахте четыре через восемь. Спускался в машинное отделение, мыл фильтры, сепараторы, «ухаживал» за двигателями и сдавал вахту сменщику в полном порядке. Потом играл в шахматы с Сергеем Турицыным, а другой сосед по каюте, Владимир Паркаев, был «арбитром».

...Сегодня расписанная по графику жизнь судна внезапно нарушилась.

— Смотри за двумя генераторами, чтоб они не наполнились водой, — бросил Сане «дед».

Из дренажных трубок тек соляр. Другая пробоина оказалась в коридоре гребного вала, в сточном колодце. Там отошла сварка, стала поступать вода. Ее откачивали два осушителя и водяной центробежный насос. За их работой следил Саня. Прошел час... два... три... На четвертом насосы «захлебнулись». Вода хлынула в коридор. Матросы закрыли клинкетную дверь.

— Скоро подойдет «Зевс», — успокоил парней стармех, — надо продержаться во что бы то ни стало.

Вода прибывала. Она уже просачивалась в туоварку и третий трюм. В это время Саня с ребятами поставили заглушки на несколько дренажных трубок.

Трещину в колодце левой генераторной обнаружили уже потом, когда через сутки появился спасатель «Зевс» и потащил «Узбекистан» в порт. Приложили резину ко шву. До самого Петропавловска в машинном отделении несли усиленную вахту. Только потом, дома, упали, как убитые, в мокрых робах на койки и спали трое суток подряд, и никто, даже кок, не добудился.

Три монолога. Саня Осьминин: Мне лично (да и ребятам тоже) «рыбалка» приносит моральное удовлетворение. Особенно, когда стоишь на палубе и смотришь, как поднимается трал. Его еще не вытащили, а вода пузырится — полный! А потом и куток всплывает. Вот когда душа радуется...

Правда, работа у траловой вахты нелегкая, особенно при постановке трала. Стоим мы, два матроса по одному борту, два по другому, и следим, чтобы верхние крылья и направляющие бобинцы не перехлестнулись или чтобы при майнании досок не произошел заворот.

Одна из самых сложных операций — набросить переходной кабель на горизонтальный и направляющий ролики. Здесь надо действовать быстро. Ведь судно уже в заданной точке. Если промахнемся — какие мы к черту рыбаки!

Владимир Паркаев: Саня — настоящий рыбак. В этом я убедился еще на «Узбекистане». «Вкалывал» Осьминин больше всех, никогда не «сачковал», даже если была возможность. Я тоже ходил тогда мотористом, жили вместе

в каюте, готовились в Дальрыбвтуз, ругались только на «литературной почве». Саня — поклонник Есенина, я — Маяковского. Спорили до хрипоты. Мне приходилось трудно. На Санькиной стороне был к тому же еще Серега Турицын: «Отдам всю душу Октябрю и Маю, но только лиры милой не отдам!» Полтора года проплавали мы на «Узбекистане», а в прошлом году все втроем перешли на «Камчатскую правду». Для Сани не нашлось места моториста, но он не оторвался от коллектива — попросил зачислить в тралвахту.

Виктор Скрылев: Соблазнил все же меня Санька Осьминин морем. Бросил я шоферство и отправился в отдел кадров УОРа. На БМРТ «Камчатская правда» мы встретились. У Сани кое-чему научился. Он к этому времени уже стал «морским волком». Для него всякая работа: будь то постановка или починка трала — не только обязанность, а любимое занятие. Можно сказать, он, наконец, нашел себя. Как-то открыл мне секрет — хочет стать тралмастером. И станет. Санька обязательно станет!

Опять в море. — Что ж, идея неплохая. Тралмастер из тебя выйдет, — Георгий замолчал, не договорил. Саня понял и так, не в первый раз заводил этот разговор брат. Уж очень хотелось Георгию видеть Саньку «кэпом» или, на худой конец, «дедом». Короче — хотел, чтобы Санька учился. Ставить в пример Володю Паркаева (сегодня он уже четвертый механик) или армейского друга Сани Филю, второкурсника биофака университета, — банально.

Разговор так и остался незаконченным: Георгий торопился в отдел кадров набирать команду для нового СРТМ, Сане надо было на вахту.

Георгий комплектовал экипаж «Судоводителя» долго, тщательно. Брал к себе на судно только проверенных морем, опытных, грамотных рыбаков. Тех, кто не ударит лицом в грязь.

Остальные встречи с братом были тоже мельком. Забот морских по горло, а тут еще общественные (Георгий — депутат горсовета), потом улетел во Владивосток на совещание рыбаков.

Скоро братья снова расстанутся. Георгий пойдет на скумбрию к берегам Японии. Саня — на окунь или хек в дальний район. Уйдут они по разным дорогам, которых в море не счесть...

За высокие уловы, 30 марта 1969 г.

КОРАБЛЬ — ДОМ РОДНОЙ

Новогодний тост. Новый год Павка встречал, как обычно, в своей компании. Было шампанское, музыка, сверкающая и пахучая елка. Все поздравляли друг друга, наперебой произносили серьезные и шуточные тосты.

Павка был «в ударе»: громче других смеялся, не пропускал ни одного танца, рассказывал веселые истории. Друзья догадывались, отчего он такой, и кто-то предложил:

— Выпьем за Павку, завтрашнего моряка!

Ребята разом обернулись к нему, а он как-то смешался и смущенно улыбнулся. Со всех сторон посыпались напутствия.

...А на следующий день, второго января, Павел Козлов поднялся на борт СРТМ-8-466.

— Здесь и располагайся. Вот твой рундук, койка. Будь, как дома. Теперь тут твой дом, — сказал, проводив новичка в каюту, боцман Борис Владимирович Храмов, настоящий «морской волк», могучего телосложения, с грозным взглядом из-под густых бровей. Для полного сходства с героями Жюль Верна или Стивенсона не хватало лишь бороды да прожженной трубки, вечно торчащей изо рта. Боцман не стал поучать салагу. Он попросту сразу же отослал Павку на вахту. Что за человек — это быстрее всего узнается в работе.

Судно тогда стояло на Моховой, готовилось к очередному рейсу. Рейсы зимой были короткими: десять — пятнадцать суток в море, три-четыре в порту, и снова в район лова. Искали минтай в Охотском море, иногда делали пробный зачет. Словом, мало чем отличались от других СРТМ. И так до марта, пока не отправились в экспериментальный рейс с чисто промысловыми задачами.

...Покидали порт в самом начале весны, когда из-под подтаивавших сугробов уже пробивались на волю новенькие ручьи.

...Судно медленно набирало ход.

— Эх, погулять бы еще на берегу с месячишко... Весна! — вздохнул за Пашкиной спиной матрос Володя Антушев. Там, на причале фигуры провожающих, отдаляясь постепенно, становились едва различимыми, а после и вовсе пропали.

«Нарушители границы». «Идем в дальний район, — сделал первую запись в дневнике сосед Павки по койке Володя Антушев, — пересекли демаркационную линию — невидимую границу, разделяющую мир на два полушария. Впереди — глубоководный лов. Ловить будем палтуса, а в этих широтах еще довольно-таки прохладно (-5° , $+1^{\circ}$). Расценки хорошие. Но как пойдет рыба и работа, пока неизвестно.

16 марта. За десять дней лова взяли всего тридцать центнеров окуня. Сутки стояли — ремонтировали винт регулируемого шага. “Дед” и механики оперативно наладили. Больше не барахлит. Хотели подловить еще окуня, чтобы побольше сдать на “жирафа” (рефрижератор) в обмен на воду и топливо, но поймали мало. Ни воды, ни топлива на “жирафе” не оказалось. Еще одна напасть — три раза рвали трал. Злые, как черти, особенно боцман. Однако духом не падаем. Привыкаем шкерить. У Павки (славный парнишка!) поначалу небыстро получалось. Коля Игошин, наш рыбмастер, показал, как надо. Со шкеркой теперь порядок.

19 марта. Повернули на юг за угольной. Я на вахте. Вторые сутки штормит. Идем лагом к волне. Заметно теплеет. У “чифа” сегодня день рождения. Поздравляли по трансляции.

23 марта. СРМТ-8-487, что вышел в море вместе с нами, отстал. Мы же сменили курс и подошли к одной из банок, где и будем поджидать танкер “Эребус”. Он нам даст воду. Грунт на банке тяжелый, и поэтому пришлось вооружить грунтроп бобинцами.

1 апреля. Заловились “под жвак”. Всю вахту дрейфовали — обрабатывали рыбу. Ребята повеселели».

«Ребята, бросим авоську...» Павка проснулся оттого, что кто-то дернул его за ногу.

— Вставайте, сэр! Вас ждут великие дела! — прокричал ему в ухо Юрий Кузьмичев.

— Пошел вон! — Оттолкнул его Павка и вскочил на ноги. На часах полвосьмого. Скоро на вахту — разлеживаться некогда, да и вообще за последние три месяца отвык от этого. Павел по-быстрому умылся, натянул робу, на ходу застегиваясь побежал на камбуз. Расправился с утренним чаем, вышел на палубу, где уже собрались в ожидании команды с мостика: «Ставь трал!» ребята — Володя Кулаков, Юра Кузмичев, Владимир Антушев. Около них стоял и тралмастер Владислав Мартышев.

— Ребята, бросим авоську, может что зацепим, — посмеивается Юра.

Наконец, команда подана. Матросы бросаются по местам. Начинается постановка трала. Травят ваера. Берут их на стопор. Потом протягивают трос вдоль борта и укладывают его. Антушев надевает скобу на ваер. Она идет в воду, а Павка Козлов с «бешеным» на плече бежит по скользкой палубе, норовящей уйти из-под ног. Надо подобрать носовой ваер. Вскоре трал поставлен. Тралмастер объявляет перекур. Матросы расходятся. Часа два идет СРМТ с тралом по записям. Томительное ожидание. Не всегда, правда, приходится ждать так долго. При отличных записях или когда прицельное траление ждут меньше. Да и ставят трал в несколько раз быстрее. Как-то на это дело ушло всего восемь минут (засекал по часам старпом Владислав Степанов). Обогнали «Кубу».

...Медленно тянется время. Парни сидят в каюте, слушая, как поет, перебирая струны гитары, моторист Виктор Тыщенко. Каждый думает о трале, нервничает. Виктор и сам тоже не в себе. Откладывает гитару. Воцаряется молчание.

Однако, когда всплывает куток, лица парней светлеют. Сразу видно, не «пузыря» дернули.

— Ну, точи, Вова, ножи, пошкерим, — хлопает по плечу Кулакова четвертый механик Петр Козин. Павка с Юрой отцепляют доски. Идут кабеля, подходит трал. Кулаков подает квартроп, который быстро выбирается на палубу.

Подтягиваются обе подборы. Козлов зацепляет гаком за гужи и кричит боцману, стоящему на шкентеле: «Вира!»

...Трал медленно поднимается над палубой. Блестят (шли по грунту) бобинцы, гремят кухтыли. Набитый рыбой до отказа, трал опускается. С него течет вода, торчат во все стороны водоросли, лоснятся медузы. Некоторое время матросы разглядывают трепыхающегося окуня. Но время не ждет — надо стропить трал. В Юркину руку летит гак. Кузьмичев ловит его, берет строп... Трал выбирают. Выдергивают «крылья» на палубу, стропят сквер трала. Дальше идет куток, где собралась вся рыба.

— Делить, ребята, делить! — приказывает тралмастер. Действительно, рыбы много, тонн тридцать, в один куток не войдет.

— Кутков шесть будет — не иначе, — предсказывает матрос Илья Дьяков, — живем!

Парни выбирают «дележный». Володя Антушев отдает гайтан. Окунь искрящейся струей выливается в бункер. Снова заделывают гайтан, и куток снова летит за борт. Моряки забирают остальную рыбу. Которая не вместились в бункере, оставляют на палубе. Артур Томилов и Павел набирают трал. Им помогают Антушев на контроллере и боцман. Вдруг Юра останавливает товарищей:

— Стойте. Тут дыра.

В его руках появляется игличка, порыв в момент заделан. Трал набран. Теперь надо идти на шкерку. Вон рыбмастер Николай Игошин уже зовет.

Радость Бича. Но прежде, чем зайдет разговор о шкерке, один вопрос: кто первым на СРТМ-8-466 чувствует удачу? Тралмастер Мартышев? Боцман Храмов? Нет. Бич — судовой пес. Еще не показался куток, как он с радостным лаем бежит вдоль борта, оповещая моряков о большом улове. Первое время почти никто не обращал внимания на странное поведение собаки. Потом заметили.

— И как он только чувствует? — изумлялись.

...Привел овчарку на судно перед самым рейсом кто-то из ребят и прозвал «бичом». Прозвище прилипло, как смола, и хотя потом пытались переименовать, ничего не вышло. Пес не отзывался. Бич, по натуре, был полной противоположностью своей кличке. Ни минуты не сидел на месте, активно «участвовал» во всех делах экипажа. По берегу почти не скучал, заметно подрос и стал огромной поджарой овчаркой. В теплую погоду купался (капитан Алексей Нифонтович Усков самолично сшил для Бича купальник). Собаку опускал кто-нибудь из матросов в воду, со смехом следили, как тот плавает, а затем за шкирку вытаскивали. Бывало, Бич путался под ногами в самую «горячую» пору, когда совсем не до него. Но ребята не сердились. А если и сердились, то как-то вскользь, мимолетно. Бич был вездесущим, дотошным. Все ему надо было знать! И однажды поплатился за это: порвало маркой ухо.

— Теперь ты у нас инвалид, — часто шутили рыбаки.

Чайки нагледют. ... По обеим сторонам стола «решительные парни с кроважными глазами». В руке у каждого блестит острый нож. Идет шкерка. Кишки и головы летят за борт. Весело движется работа. На подмогу выходит подвахта: моторист Виктор Тыщенко, рефмашинист Владимир Шаболин, старпом Владислав Степанов, электромеханик Валентин Коновалов.

— Опять пожаловали гости, — показывает в сторону моря Степанов, откуда сначала стаями, а потом уже белыми тучами надвигаются чайки. Они пикируют на судно, заглушая своим криком человеческий голос. Им, кажется, мало того, что летит за борт...

Между тем шкерка не останавливается ни на минуту. Рыба проходит через мойку и попадает в бункер морозильного отделения. Там Николай Игошин укладывает ее в противни. Уложив, высовывается «на волю»: «На камеру наготовил, давайте забивать». Матросы забивают рыбу в противни. После забивки каждый противень весит десять — одиннадцать килограммов. Павел с Антушевым спускаются в морозилку, и они вдвоем закладывают противни. А наверху довершается шкерка. Случается, не успели отдышаться от шкерки, как с мостика доносится:

— Запись появилась. Ставим трал!

И хоть бы раз кто-нибудь заворчал!

«В море идешь, чтобы поработать, как следует. Если в море не работать, так где ж тогда работать? Я не знаю», — обычно отвечает всем Володя Антушев, когда его спрашивают, трудно ли на промысле.

— Вообще хочется прийти в порт не в хвосте, — добавляет в таких случаях Юра Кузмичев.

Второй замет, на борту уже не триста, а четыреста пятьдесят центнеров. СРТМ готовится к сдаче.

Подходит пора выбивать рыбу из морозильных камер. Выбивать тяжело. Это, пожалуй, самый трудоемкий процесс. Вахта вытаскивает восемьдесят противней с готовой продукцией и столько же закладывает туда свежей рыбы. Мороженный хек (или окунь) идет в трюм.

Ю. Кузмичев открывает противни, подает их Антушеву, а тот выбивает рыбу, глазируя, складывает на подъемник. Хек поднимается на укладочный стол. Там двое: матрос Артур Томилов и рыбмастер Игошин. Они укладывают брикеты в ящики, обвязывают их проволокой и отправляют в трюм. Затем таким же образом выбирается и вторая камера. Когда с ней покончено, второй штурман Петр Решетник дает сигнал о подготовке к швартовке. Судно швартуется к рефрижератору «Чуркин». Красиво швартуется, по-усковски. На палубу выходит вторая вахта.

С «Чуркина» подают каплер, и матросы Илья Дьяков и Николай Карепин смывают туда рыбу. Сдача идет своим чередом, а ребята из вахты Мартышева тем временем отдыхают.

...Минус двадцать пять. Итак, на сей раз не очень долго ждали сдачи. Можно сказать, повезло. А сколько тратили драгоценного промыслового времени впустую из-за отсутствия или недостаточного числа судов-перегрузчиков и приемщиков, которые были не в состоянии взять добытую рыбу с 8-466!

СРТМ выловил в последнем рейсе 4 542 центнера окуня, хека, угольной, то есть на 1 542 центнера больше, чем предусматривалось рейсовым заданием. А ведь эта цифра могла быть намного выше!

— Покаждемся перегруза, часть улова волей-неволей приходится выбрасывать за борт, — рассказывает парторг судна Петр Решетник.

Рефрижераторы не успевают принимать, а рыба после многочасового лежания на палубе теряет сортность.

Отрицательно сказался на результатах промысла и приказ начальника экспедиции тов. Тихонова.

«Прекратить лов окуня, палтуса и угольной. Срочно приступить к промыслу хека», — гласила радиограмма. Приказ — есть приказ. Пошли на хек, до плана недоловив 882 центнера рыбы ценных пород. Разницу перекрыли хеком, а все ж на душе нисколько легче не стало. Двадцать пять суток или сто двадцать пять тонн было потеряно во время ожидания очереди на сдачу, а также на переход из одного района лова в другой.

Руководители УТРФ, как сообщил П. Решетник, обещали, что в следующем рейсе никто больше не будет задерживать рыбаков.

На судах типа СРТМ ловит рыбу можно и нужно. Они будут давать прибыль. Только вот одна просьба: не мешайте, пожалуйста, им!

Последний трал. ...После ужина завалиться бы на койку и без задних ног... Но Храмов подает идею:

— Может, кино прокрутим?

— А что будем сегодня смотреть?

— Фильм «Никто не хотел умирать».

...Первые кадры, и сон улетучился. Долго после в каютах не утихают споры.

— А все-таки надо спать. Завтра рано на вахту, — напоминает Володя Антушев. Спорщики унимаются, и через десять минут в каюте становится тихо. Лишь над койкой одного бодрствующего — Юры Кузьмичева — неярким светом горит лампочка, и слышен шелест перелистываемых страниц. Юра — страстный приверженец классики, русской и зарубежной. За рейс перечитал всего Стендаля, многое из Фейхтвангера. Заразил любимыми писателями Павку Козлова и Володю Кулакова.

...Рейс подходит к концу. Дни, как по заказу, пошли один другого солнечнее, почти безветренные. С утра еще вроде и дохнет прохладой или там к вечеру, а в полдень, после того, как поставили трал, и позагорать не грех, обкрутив чалмой вокруг головы тельняшку или надвинув на глаза бумажную пилотку. Павка лежит с ребятами на палубе и смотрит на море, где волны не то

голубые, не то зеленые (толком не разберешь) находят одна на другую, схлестываются и пропадают. А на их место спешат новые...

Павка мыслями где-то далеко-далеко, аж за горизонтом, а то рядом с ребятами, что под боком: с Вовкой Кулаковым, Юркой Кузьмичевым и Володей Антушевым...

«Странная штука, жизнь, — думает Павка, — еще вчера и слышать не слышал об этих парнях, а сейчас трудно представить, что жил в том же городе, что и они, ходил по тем же улицам и ничего совершенно не знал о них».

Ничто, наверное, в мире так не сближает, как море, его опасности, риск и ветер вольный, что гуляет себе на здоровье, как ему хочется.

Море! Не деньги тянут туда, вовсе не они. И прирастаешь ты всем существом своим к кораблю, а без него потом себя и не мыслишь.

...Два звонка. Молодые матросы вскакивают, и закипает дружная работа. Сегодня Нептун расщедрился: по двести центнеров за каждое траление отвалил. Боцман удовлетворен: «Неплохо».

— Так себе, — пожимает плечами Павка, хотя тоже искренне рад, — помните, как-то раз четыреста пятьдесят вышло?

— Ишь ты, все мало ему, — смеется Юрка.

— Ребята, а трал-то последний, — обрывает тихим голосом вдруг Павка.

— Как?..

Простая эта мысль не сразу доходит до сознания. Ах, да... В этом рейсе последний трал. Парни смолкают и глядят на трал. Отчего-то становится грустно, а отчего — никто не знает...

Казалось бы, все наоборот должно: скоро берег, твоя девушка, отец и мама будут суетиться, не зная куда посадить за столом... А ты будешь все равно видеть в себе только гостя. Потому что дом твой — корабль.

За высокие уловы, 4 августа 1968 г.

НАСТОЯЩИЙ РЫБАК

Общеизвестно, что польза, приносимая людьми всякой профессии, не одинакова, их отдача в производственной и общественной областях далеко не равнозначна. Такая дифференциация находится в прямой зависимости от человеческих способностей, характера, привычек и отношения к избранной профессии.

Везде, без исключения, можно услышать: «Настоящий инженер», «настоящий учитель», «настоящий слесарь» и т. д. и т. п. в разных вариациях, но обязательно с прибавлением эпитета «настоящий». Что бы это значило?

Какой смысл вкладывается в слово «настоящий», в частности «настоящий рыбак»?

На это вопрос, как нельзя лучше, дал исчерпывающий ответ старпом БМРТ «Узбекистан» Юрий Степанович Плеганов в споре на подобную тему с друзьями.

«Настоящий» рыбак на промысле не думает, сколько денег получит. Он живет своей работой. Им движет не материальная сторона (хотя и ее со счетов никто не сбрасывает), вернее, она не доминирует.

Движет страсть, азарт. Настоящий рыбак из одержимых. Поднимают трал, чувствуешь — аж дыхание захватило и сердце подскакивает, переживаешь. Хочется ловить больше, больше и больше... Это — главное.

Настоящий рыбак берет обычно трал за тралом без промаха. А если идут два полных трала, а за ними пара пустырей, — и это не огорчает настоящего рыбака, он ищет причину, снова идут полные тралы. А почему трал за тралом под жвак? Компетентен, значит, квалифицирован, опытен. «Повременщик, тот гонится за длинным рублем, и только».

Абсолютно прав старпом. Случайные люди на корабле долго не держаться. От силы два-три рейса. Море «повременищик» не любит, о повышении квалификации не подумывает. К тому же не выдерживает испытания (море отплачивает ему за нелюбовь), нет силы воли переносить все время специфические трудности рыбацкой жизни.

Да, только придя на море по призванию, надолго остаешься с ним, может на всю жизнь. Старпому Юрию Плеганову тридцать три, чуть старше основного контингента рыбаков, возраст которого колеблется где-то между двадцатью пятью — двадцатью девятью. Старпом из семьи потомственных путейцев, сам начинал трудовую жизнь в депо. На полуостров попал случайно. Мореходка. (Кстати, и остальные три брата тоже получили высшее или среднее специальное образование). Пошел на практику в море курсантом-механиком — вдруг, по возвращению в порт попросился на штурманское отделение. Почему? В депо механики ближе были, да и по этой специальности чуть что — на берегу пристроиться есть шанс. Штурману путь назад отрезан, разве только переквалифицироваться.

Так кое-кто говорил, пытаясь переубедить Юрия. Но Плеганов сердцем чувствовал, что теперь-то выбор окончателен, он нашел «свою работу».

Сознательное самоустранение от береговой жизни (из одиннадцати лет на флоте ни много, ни мало в рейсах проведено семь лет) — не только необходимые стране тысячи тонн рыбы, но и определенное число минусов, связанных с длительностью пребывания на промысле, в известной степени самопожертвование. И все же... Долг перед другими людьми, необъяснимая тяга к морю сильнее. Месяц побудешь гостем дома и тоскуешь по кораблю, по ребятам. Сухопутному человеку не дано чувствовать такое, хотя он природой не обделен: геолога тянет в тайгу, альпиниста в горы, а летчик жить не может без ощущения высоты.

Море пленит без возврата, по-своему. Оно не любит шуток, ломает слабых духом, не подготовленных морально и физически, предъявляет свои жесткие требования и ускоряет естественный отбор: оставляет на промысловых судах избранных, настоящих рыбаков. И ошибаются те, кто ставит знак равенства между морями-транспортниками и рыбаками. Часто первые, после одного-двух рейсов, прощались навсегда с рыбацкой жизнью, возвращались на свое прежнее место. Море одно, а условия разные. Покоряет море только рыбак.

Единый коллектив большого траулера складывается из нескольких коллективов — групп по специальности (машинная команда, траловая вахта, завод). Коллективизм, как качество советского человека, берет начало в школе, развивается на военной службе; море цементирует, придает его форме полноту и законченность.

Производственная, как и общественная, активность отдельного рыбака, без чего коллектив аморфен и пассивен, дает лучшие плоды на интеллектуальной почве.

Настоящий рыбак — специалист со средним или же с высшим образованием, а то и заочник. Таких на БМРТ «Узбекистан» сорок процентов. Интеллект, конечно — не только образовательный уровень. В рыбацком коллективе уважают и ценят человека с большим кругозором, всесторонне развитого, деятельного и принципиального. Как четвертый штурман Владимир Новиков. Если брать его деловые качества, то без особого труда можно заметить безукоризненность, четкость и добросовестность при исполнении служебных обязанностей. Новиков в совершенстве знает свое дело, в числе первых выходит на подвахту, ибо чувствует ответственность, кровно заинтересован в успехе экипажа. И в то же время это человек беспокойный, думающий масштабно, как каждый настоящий рыбак. Владимир считает, что недостаточно творческого подхода к работе.

Рыбак — общественно активная личность. Любознательная, жадная по отношению к информации, получаемой из газет, журналов, других источников. (Рыбак выписывает периодических изданий в среднем на сто рублей). Однако мало принимать за истину официальные сообщения, исходящие независимо от какого источника. Надо анализировать причины явлений, постигать суть, размышляя, философски подходить к действительности.

Гражданственность — неотъемлемая черта рыбака. Об уровне самосознания на «Узбекистане» говорит хотя бы факт единодушного и полного одобрения военной акции пяти социалистических стран в отношении Чехословакии. Давать надлежащую оценку событиям и поступкам в мире и в своей среде, на судне, помогают труды классиков марксизма. В библиотеке они не залеживаются. Новикову эти тома просто органически необходимы по-

вседневно, а не как некоторым лишь для подготовки к занятиям в школе основ марксизма-ленинизма. Владимир постоянно занимается самообразованием, находит у Ленина и Маркса то, что можно применить к будням «Узбекистана». В работе это выливается в строгую требовательность к себе и товарищам, в поиске наиболее эффективных способов решения промышленных задач. После вахты — деятельное участие в рейдах «Комсомольского прожектора», выпуск «Морского ежа» или судовой газеты. Интеллектуальный человек не отмалчивается на собраниях, он — в центре общественной жизни экипажа.

Леонид Горбунов — второй механик. Много читает, особенно увлекается научной фантастикой и... Чеховым, спорит о прочитанном так же горячо, как Владимир Новиков о современной поэзии. Часто на досуге, столь непродолжительном на промысле, вокруг Леонида толпится молодежь. В середине сам Горбунов с баяном. А играет он здорово! Баян — хобби второго механика. И натура открытая, широкая.

Леонид — парень эмоциональный, оптимист «до мозга костей». Где он — там веселые шутки, смех. Но в машине серьезнее его нет. Специалист, каких поискать! Горбунова прочат в стармехи, и не без основания. Мечтает поступить в Дальрыбвтуз, а в личном плане — съездить по туристической путевке за границу, в Болгарию.

Настоящий рыбак, как правило, семьянин. У Леонида Горбунова даже сейчас, во время ремонта «Узбекистана», свободного времени в обрез.

На шею с порога бросается четырехлетний Женька, не скрывает радости жена, говоря с укором: «Ну вот, теперь на берегу, а все равно не видим...»

Леонид колет дрова, носит воду, пытается Женьку заинтересовать букварем, потом, потрепав сыновий чуб, собирается с мальчиком гулять. Вечером семья у телевизора. Показывают лыжные соревнования. «Брошу курить, стану на лыжи», — думает Леонид.

— Женька, купим лыжи?

— Угу. Купим. — У сына уже сонные глаза. Его укладывают спать. Через час идет отдыхать и Леонид. Завтра часов в семь утра надо бежать на судно... Такая уж беспокойная жизнь у настоящего рыбака.

За высокие уловы, 5 декабря 1968 г.

Уважаемые ветераны рыбной промышленности Камчатки!

Настоящее издание продолжает серию сборников, посвященных истории рыбопромышленного освоения нашего края. В этом выпуске, наряду с авторскими статьями и документами, опубликованы воспоминания старейших работников отрасли.

Воспоминания непосредственных участников событий являются ценнейшим историческим материалом, который, увы, исчезает вместе с уходом его носителей. Если Вы располагаете сведениями, представляющими, по Вашему мнению, интерес для современных рыбаков и других жителей области, и желаете поделиться своими знаниями с земляками, обращайтесь в редакцию сборника.

**Наш адрес: 683003, г. Петропавловск-Камчатский,
ул. Ключевская, 35, КамчатГТУ, С. В. Гаврилов.**

Контактный телефон 42–76–35

Электронная версия www.npacific.ru

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАМЧАТКИ

Сборник трудов Выпуск 9

Ответственный редактор С. В. Гаврилов
Набор, верстка, оригинал-макет С. В. Гаврилова

Лицензия ИД № 02187 от 30.06.2000 г.

Подписано в печать 14.07.2006 г. Формат 61×86/16. Печать офсетная
Авт. л. 17,48. Усл. печ. л. 16,09. Уч.-изд. л. 14,62. Тираж 350 экз. Заказ 312

Издательство Камчатского государственного
технического университета

Отпечатано ЧП М. Н. Романенко «Оперативная полиграфия».
683000, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Ленинская, 46