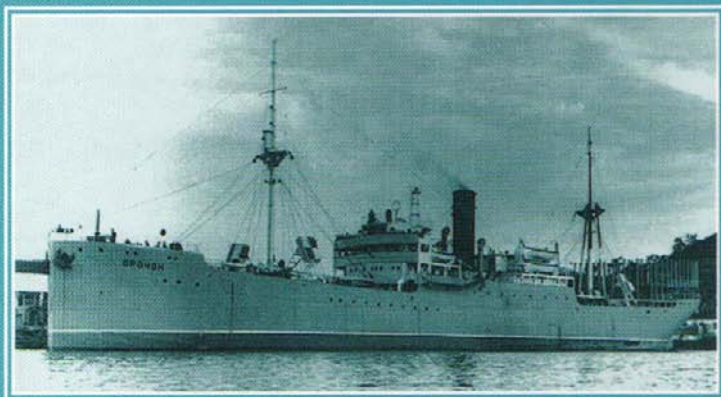




**ФЛОТ 1928
КАМЧАТКИ 1945**

С. В. ГАВРИЛОВ



ФЛОТ КАМЧАТКИ 1928-1945



ББК 63.2(2Камч)

Г12

УДК 908(571.66)

Гаврилов С. В. Флот Камчатки. 1928—1945. — Петропавловск-Камчатский: Холд. комп. «Новая книга», 2007. — 432 с., 32 с. ил.

В монографии прослежены история возникновения и первые годы работы морского транспортного и рыбопромыслового флота, базировавшегося на полуострове (АКОфлот и БАОЛ — Морлов). Они являлись подразделениями Акционерного Камчатского общества — уникальной хозяйственной организации, созданной для комплексного развития экономики Камчатки. Показаны общественно-политические, экономические и социальные условия, в которых проходило освоение прикамчатских вод.

Большая часть использованных материалов и иллюстраций публикуется впервые.

Рецензент канд. ист. наук, доцент Н. В. Толкачева

Попечители издания:

Союз рыбопромышленников и предпринимателей Камчатки
(председатель Сергей Васильевич Тимошенко);

Северо-Восточное территориальное управление Росрыболовства
(руководитель управления Михаил Равильевич Королев);

Общество с ограниченной ответственностью «Соболь»
(генеральный директор Валерий Ильич Мазур).

Автор благодарит «государевых людей» и социально ответственных предпринимателей за помощь, оказанную ему в издании этой книги, желает им крепкого здоровья и дальнейшей плодотворной деятельности на благо нашей Камчатки

Весь организм Камчатки требует общения с материком. Такому организму нужны здоровые кровеносные сосуды, роль которых выполняет собственный флот АКО. Своевременная доставка для Камчатки людей, продовольствия, снаряжения, плавсредств — решает вопрос полезности освоения колоссальных богатств Камчатки для нашей страны...

Путина текущего года ознаменовалась событием чрезвычайной важности для камчатской рыбопромышленности — прибытием и началом работы судов активного лова: сейнеров и дрейфтеров...

Из газет 1930-х гг.

ПРЕДИСЛОВИЕ

В середине 1920-х гг. морской флот являлся единственным видом транспорта, связывавшим Камчатку с остальными регионами СССР. Основную массу грузов и пассажиров на полуостров доставляли пароходы Совторгфлота, дальневосточная контора которого размещалась во Владивостоке. Деятельность Совторгфлота имела ряд недостатков. Руководство из Приморья нередко не учитывало камчатских особенностей и предопределяло низкую оперативность работы. Отправляемые на Камчатку пароходы зачастую не соответствовали перевозимым грузам и неравномерно вставали под загрузку, установленное расписание их движения нарушалось, что усложняло доставку путинных грузов и сезонных рабочих на промыслы и вывоз с них заготовленной продукции и людей.

Это заставило правление Акционерного Камчатского общества (АКО), созданного летом 1927 г. для комплексного развития экономики полуострова, задуматься о приобретении собственного транспортного флота. Общество стало основным получателем и отправителем грузов в регионе. Устав позволял ему содержать «собственный морской тоннаж». Осенью 1927 г. АКО получило разрешение правительства СССР на приобретение шхун, которые предполагалось использовать для снабжения побережья. Первенцами камчатского морского транспорта стали купленные в США в начале 1928 г. деревянные парусно-моторная

шхуна «Чукотка» и теплоход «Охотск». Чуть позже к ним присоединился пароход «Камчатка», переоборудованный в кроболов, но по окончании промыслового сезона становившийся сухогрузом.

Условия, в которых на протяжении 1928—1936 гг. формировался принципиально новый для Камчатки транспортный комплекс — собственный морской флот, подробно рассмотрены в монографии автора «Вдоль камчатских берегов. Транспортное и рыбопромышленное освоение охотско-камчатского побережья в конце XIX — первой трети XX вв.», изданной в 2003 г. Задачами флота АКО являлись доставка на полуостров рабочей силы и снабжения для рыбных промыслов, продовольствия и товаров для населения и вывоз на материк готовой рыбопродукции.

Строго говоря, собственно камчатским флот АКО на протяжении указанного выше периода не был. Ввиду малочисленности местного населения и обученных кадров экипажи пароходов комплектовались в Приморье, там же размещались органы управления АКО и его подразделений, в том числе руководившие транспортными операциями, в Петропавловске отсутствовали судоремонтные предприятия и развитое портовое хозяйство, суда были приписаны к Владивостокскому порту. Только к концу 1930-х гг., с переносом дирекции общества на полуостров, модернизацией порта, развитием складского хозяйства и постройкой судоремонтной верфи Петропавловск становится основной базой флота. Первые годы АКОфлот пополнялся старыми паровыми судами зарубежной постройки, переоборудованными для работы на угле. Лишь в 1937 г. он приобрел современный танкер-теплоход «Максим Горький», прослуживший Камчатке более полувека.

В начале 1930-х гг. камчатские рыбаки основную массу улова добывали пассивными методами: морскими ставными и речными закидными неводами. Активный промысел трески и сельди, ведшийся с небольших моторных деревянных кавасаки, носил ограниченный характер. Опыт, накопленный к этому времени отечественными и зарубежными промысловиками, свидетельствовал о том, что лов в открытом море с крупных судов выгоден и имеет большие перспективы.

Первым рыбопромысловым флотом полуострова стала организованная в январе 1936 г. База активного опытного лова (БАОЛ), действовавшая возле берегов Камчатки, сдававшая улов преимущественно на местные предприятия. Суда БАОЛ управлялись из Петропавловска, здесь же они базировались, снабжались, ремонтировались и комплектовались экипажами. В отличие от АКОфлота, БАОЛ составляли по тому времени наиболее современные и хорошо механизированные суда.

С момента возникновения это предприятие прошло несколько этапов развития. Первоначально оно осваивало лов трески и сельди, изучало периоды и пути миграции их косяков, а также районы добычи. На БАОЛ также возлагалась задача отслеживания особенностей хода лосося на нерест для создания условий правильной организации ставного неводного хозяйства. В это время в состав базы входили сейнеры, дрейфтеры и разведчики. Значение последних оценивалось столь высоко, что они содержались за счет правительственного фонда освоения Камчатки. Отличительной особенностью первого этапа являлось отсутствие у БАОЛ собственной переработки рыбы-сырца: весь улов сдавался рыбокомбинатам.

В конце 1930-х гг. БАОЛ придаются наиболее крупные и мощные промысловые суда — паровые траулеры. Отныне ее деятельность приобрела промышленный характер. Логичным результатом этого явилось преобразование БАОЛ в Управление активного морского рыболовства (Морлов). В 1941 г. Морлов получил береговую базу с холодильником, рыбозаводом и обслуживающими цехами и стал предприятием с законченным циклом производства: в его рамках добыча рыбы объединилась с обработкой.

Особую роль АКОФлот и Морлов сыграли в годы Великой Отечественной войны. «Больше рыбы стране и фронту!» — вот главное содержание их деятельности в это тяжелое время. Доля АКОФлота в покрытии общей потребности Камчатки в грузоперевозках в военный период удвоилась, Морлов приступил к круглогодичной добыче рыбы. Два этих первых камчатских судовладельца стали родоначальниками всех существующих ныне и уже ушедших в историю рыбацких флотов полуострова.

В монографии использованы документы и иллюстративные материалы из фондов Государственного архива и Центра документации новейшей истории Камчатской области, личных собраний ветеранов флота, периодических изданий: газет «Камчатская правда», «За высокие уловы», «Рыбак Камчатки».

Надеюсь, что она станет скромным вкладом в увековечение памяти первых камчатских моряков и рыбаков, в тяжелейших навигационных условиях осваивавших богатства прибрежных вод полуострова и прокладывавших здесь новые морские дороги. Они заслужили благодарность потомков своим самоотверженным трудом на благо родины.

25 сентября 2006 г.,

г. Петропавловск-Камчатский

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АКО	— Акционерное Камчатское общество
БАОЛ	— База активного опытного лова
БЧ	— боевая часть
ВКП(б)	— Всесоюзная Коммунистическая партия (большевиков)
ВМФ	— Военно-Морской флот
ВЦСПС	— Всесоюзный Центральный Совет профессиональных союзов
ДВГМП	— Дальневосточное государственное морское пароходство
КГРТ	— Камчатский государственный рыбопромышленный трест
КОР	— Камчатский оборонительный район
МПВО	— местная противовоздушная оборона
МРС	— моторно-рыболовная станция
НКВД	— Народный комиссариат внутренних дел
НКМФ	— Народный комиссариат морского флота
НКПП	— Народный комиссариат пищевой промышленности
НКРП	— Народный комиссариат рыбной промышленности
ОБП	— отдел боевой подготовки
ПВМБ	— Петропавловская военно-морская база
ПСРВ	— Петропавловская судоремонтная верфь
РККА	— Рабоче-Крестьянская Красная Армия
СНК	— Совет Народных Комиссаров
ТОФ	— Тихоокеанский флот
УВФ	— Управление военизированного флота
ЦК	— Центральный Комитет

ЧАСТЬ 1

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЛОТ АКЦИОНЕРНОГО КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА

1.1. ПЕРВАЯ КАМЧАТСКАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ В ПРЕДВОЕННЫЙ ПЕРИОД

К концу 1936 г. АКОфлот насчитывал десять судов. В их число входили: 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 экипажи пароходов «Эскимос» и «Якут».

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 отправился штормовать в море. В 18.30 судно, заметившее догонявший его кавасаки с кунгасом, застопорило машину. С кунгаса известили, что в реку войти не смогли, попросили снять людей и груз.

Пароход отдал якорь и грузовыми сетками снял с кунгаса 25 чел., мокрых, замерзших 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 пожелала бросить свое суденышко и на следующий день погибла в неравной борьбе с волнами. 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 «ста-

вился вопрос» о его персональном поощрении. Командный состав премировался: старший помощник капитана Коломеец получил 800, помощит 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: коचेгары Хохлов, Зольников, матросы Козлов и Алексеев — по 250, электрик 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 “Якуте” 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 словословия и заверений «вождей» в верности, он содержал характеристики деятельности различных подразделений АКО, в том числе и его 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 зачинатели стахановского движения на Камчатке — бригады грузчиков Петропавловского порта АКО Труфакина, Владимиров и другие наши славные стахановцы».

Текст рапорта активно обсуждался на судах. 5 января 1937 г. моряки траулера «Буревестник» решили внести в него ряд сугубо прагматиче-

ских 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 (с 7 ноября) официально вошедшую в эксплуатацию. 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, характеризовавших состояние флота общества в то время. Основные проблемы, препятствующие его нормальной работе, озвучила первая в мире женщина-капитан «Чавычи» А. И. Щетинина, к этому времени обретшая всесоюзную известность.

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 должен 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 самом 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 осваи-

вать 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 должен учитывать и посылать суда туда раньше или позже, нужно избегать делать туда навигации в это время. “Чавыча” в этом году имела поломки и согнула 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:

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

- начальнику АКОфлота лично посещать судно, чтобы ознакомиться 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 флота в ненавигационное время. Зачастую суда одновременно становились в ремонт, затем также одновременно выходили из него и скапливались в необорудованном Петропавловском порту, не приспособленном для их массовой обработки;

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

- создать «морской» склад в Петропавловске и его отделение во Владивостоке. Этот склад «необходим, чтобы нам не бегать и не кланяться АКОснабторгу 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 плаваний много выходных;

- своевременно передавать судам извещения об изменении условий плавания, дабы избегать ситуаций вроде: «нам не сказали, что в Петропавловске выставлены огни, и мы не знаем, где они выставлены». Зимой же следовало сообщать метеосводки и ледовую обстановку;

- установить во всех комбинатах маяки или отличительные знаки, оборудовать 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. Выполним и перевыполним, но если организация окажет нам большое внимание и обеспечит нас материалами». На реплику начальника поллитсектора АКО А. Р. Орлинского: «А если внимание не сосредоточат, то план не выполните?», Анна Ивановна ответила: «План будет выполнен. Но мы Вас заставим уделить нам достаточно внимания» [6, л. 24].

Капитан Ф. И. Волчкович предлагал следующие мероприятия, проведение которых, по его мнению, также могло способствовать уменьшению простоев 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 упростит и ускорит выгрузку;

- прекратить отправку на одном пароходе грузов в несколько комбинатов (более двух), чтобы избежать скопления судов в одном пункте;

- снабдить приемные базы достаточным количеством кунгасов, 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 пароходов, установить премии за их досрочную выгрузку в размере 15 коп. с регистровой тонны вместимости;

- организовать в Петропавловске угольную базу;

- наладить телефонную связь комбинатов с их сезонными базами;

- провести минимальную модернизацию Петропавловского порта: соорудить здесь 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. Для поощрения же досрочной обработки пароходов АКО флоту 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;
- проведения теплотехнических испытаний, тщательного регулирования паровых машин и двигателей внутреннего сгорания;
- построения характеристик энергетических установок для уточнения норм расхода по отдельным судам;
- применения препарата «Антидепон», замедляющего образования накипи в паровых котлах (только за счет этого можно было снизить потребление топлива на 2,5 %);
- исправления 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 морского транспорта. Выступивший здесь помполит «Ительмена» Н. Н. Сильянов, указывая, что флот действует неэффективно, называл одним из способов улучшения показателей его работы введение хозрасчета. Но 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 хозрасчет рассматривался 25 июня 1937 г. на заседании у недавно назначенного заместителя начальника

АКО А. С. Абарбарчука, до этого трудившегося управляющим Кработрестом. 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].

К застарелым проблемам относилось регулярное отсутствие жидкого топлива в комбинатах и угля в Петропавловском порту. Ввиду отсутствия собственного танкера Н. Н. Сильянов 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 выполнение 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 (Иван Николаевич, заместитель начальника Рыбснаба Владивостокской конторы АКО, казнен 17 марта 1938 г. — С. Г.)

это отчасти удалось. В ожидании угля “Ительмен” с 5 000 т груза простоял во Владивостоке 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 Петропавловске, 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 в рейс на западное побережье. Только была закончена подготовка к рейсу, 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 вредительство 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 тысяч 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 Сильянов, председатель судового комитета Кедров [3, № 131].

Быстро набравший 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, заместителей начальника АКО П. М. Никитиных, Г. Д. Торопова и А. С. Абарбарчука, начальника политотдела порта и водного

транспорта В. Г. Ершова. В апреле 1937 г. застрелился ожидавший ареста начальник АКО И. А. Адамович. Пострадали и сотрудники рангом пониже. Так, на десять лет осудили капитана М. П. Зеленского [10, л. 45]. Арестовали и капитана «Ительмена» Н. В. Арсентьева: его «взяли» прямо на судне, стоявшем на рейде. Он погиб в тюрьме в 1939 г.

Деятельность «врагов народа» «обнаруживалась» во всех сферах. Так, «штат бухгалтерии АКО флота на 1937 г. был утвержден явно заниженный. Пресловутое “сокращение штатов”, проводившееся врагами народа (Никитиных, Самохин, Кремянский), носило характер избивания 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 поспокойнее”. 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 приказу НКПП СССР для «ликвидации вредительства в рыбной промышленности». По словам начальника Главрыбы Андрианова, также 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 направлю 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 су-

доремонтном заводе с бесспорностью подтверждают, что троцкистские агенты японо-немецких фашистов проникли и на предприятия рыбной промышленности. Случаи пожаров на крабokonсервных 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 в бассейновых управлениях. 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.

Повышение 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, прикрытием вредительских действий по прямому уничтожению и порче продукции якобы “естественными”

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

Бдительность следовало усилить в отношении не только внутренних, но и внешних врагов. Впрочем, как считалось, они действовали совместно. 14 июля 1937 г. исполняющий обязанности начальника Политуправления НКПП СССР Протасов предупреждал помполита «Эскимоса» В. П. Огнева: «Не надо забывать, что Вы работаете бок о бок с одним из самых агрессивных государств — Японией, которая выжидает случая напасть на нас, или, во всяком случае, старается подорвать нашу мощь. Для этой цели засылаются к нам агенты, шпионы, а также вербуются на месте из банды троцкистов, бухаринцев, рыковцев и прочей мерзости».

К середине 1937 г. из десяти судов флота 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 выглядели они неважно. «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 установили 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 следовало перебросить 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 побережьях. 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 два суток не могло решить, на каком из местных рыбозаводов разгрузать его, привезшего всего 150 т [9, л. 88].

Позже план действительно был уменьшен и определен в 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 простои 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 увеличивавшийся 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. Обеспечивавший 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 пароходов, вызывая лишние перевалки и порчу товаров.

В качестве выхода, особенно с учетом ожидавшегося в 1938 г. пополнения судового состава, И. И. Петров предлагал реорганизовать АКО-флот 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 на ремонт был утвержден начальником АКО 16 октября 1936 г. «По вышеуказанному плану разбивка ремонта на капи-

тальный 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 погонных 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 существенно-му 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 АКОфлота 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 снабжением. На свой страх и риск капитан парохода взял еще 1 000 т, полагая, что для рейса по западному побережью ему потребуется не менее 2 000 т угля.

Во Владивостоке «Орочон» простоял месяц из-за неподготовленности грузов. Его командование, считая нецелесообразным изменять маршрут рейса, 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 торпедой советское судно «Тимирязев», спустя два дня — 1 сентября 1937 г. — в Эгейском море подводная лодка атаковала пароход «Благоев».

4 сентября на «Орочоне» получили известие об 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: «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 Крутогорово и обратно 2 980 миль длительностью 15 суток, рейсовая разгрузка с нормой 150 т в сутки — 19 суток без штурмовых. 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 намечалось выполнить на 25 % лучше, чем в прошлом году, когда такой же груз (2 837 т) сняли за 26 суток [12, л. 78]. Четвертый снабженческий рейс «Орочон» выполнил успешно.

Осенью 1937 г. «Орочон» ходил на ремонт в Японию, где простоял около трех месяцев. В полном объеме требуемые судну работы выполнены 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 морякам 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 снабрейсов:

— «Эскимоса» с 14 сентября на 56 суток по восточному побережью от Уки до Апуки;

— «Орочона» со 2 октября на 84 дня по западному берегу от Гижиги до Ичи;

— «Ительмена» с 12 сентября 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. Сооружение первой «сигары», как вскоре стали называть такие морские плоты, длилось 12 суток. Руководил им сотрудник усть-камчатской базы АКОтехснаба капитан сплотки А. И. Милотин.

По его словам, «плот делали по американской системе — сигарообразный, обтекаемой формы. Для лучшего сопротивления волнам плоту придана 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 Петропавловск 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 Мицая, 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” вызывает 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 попросил вместе с помполитом 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 наркомуну» своих помощников: старшего Л. А. Кожевникова, второго И. Д. Кадета, третьего А. С. Распопина, механиков: третьего П. А. Ильяшенко, второго Б. И. Загорского, старшего А. Ф. Башкова, электрика В. Г. Шешко, матроса 1-го класса И. Г. Суконнова [16, л. 80, 85].

В ноябре 1937 г. штат управления АКО флота 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 пароходов, эксплуатировавшихся свыше десяти лет. Еще 25 мая 1937 г. П. М. Никитиных, 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 приходе 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. Слышались разговоры, что к танкеру отнеслись «вредительски».

Недовольство моряков вызвало и снижение суммы «столовых» с 200 руб., традиционных для танкеров Морфлота, до 150, принятых на сухогрузах, а также длительная задержка зарплат [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, 16 декабря 1937 г. «Кит» получил приказ собрать машину, взять бункер и идти в море. Приняв низкокачественный уголь, он отправился в плавание. Разыгравшийся шторм сорвал перевозимые на верхней палубе бочки с топливом с креплений. Перекатываясь, они 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 выйти из Авачинской губы, как в двух топках котла прогорели и провалились колосники. После ремонта буксир вышел в третье плавание. Когда он прибыл в Жупаново, выяснилось, что корпус «Нэнси Моллер» разбито штормами, и пароход уже не подлежит восстановлению [15, № 38].

На 1938 г. плавсоставу АКОфлота были установлены следующие оклады (табл. 1.1, в рублях).

Таблица 1.1

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 команда, механики и кочегары получали по 800 граммов. Кочегарам, настоящим пролетариям, занимавшимся наиболее тяжелой работой у раскаленных топков, в день полагались 0,6 л молока на сумму 1,5 руб. [18, л. 21].

С 1 мая 1938 г. капитанам и старшим механикам была отменена выплата 150 руб. в месяц на дополнительное питание. Капитанам судов пятой и шестой групп ежемесячно 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 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 А. С. 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 произве-

денные 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 таймшитов 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, морскому инспектору — 850, главному диспетчеру — 900 и диспетчеру — 750 руб. [17, л. 90].

В середине 1938 г. управление АКОфлота возглавлял И. И. Петров, службу эксплуатации — В. П. Шрамко, главным инженером оставался М. М. Триумфовский [17, л. 53, 55]. Во второй половине 1938 г. АКОфлот возглавил новый начальник Егоров (инициалы не установлены. — С. Г.).

Для разездов администрации и развоза на суда материалов использовался деревянный катер «Анадырь» с мотором в 35 л. с., стоявший

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. [23, л. 5, 12].

Отчет политсектора АКО за 1938 г. донес до нас имена помполитов судов АКОфлота: Николай Никифорович Сильянов («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 [23, 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 иначе 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. [24, л. 40]. Но это судно АКО не досталось.

4 января 1938 г. «Камчатская правда» известила: «В нынешнем году флот АКО пополнится пятью пароходами, приобретенными нашим правительством в Японии и Америке. Пароходы “Комсомолец”, “Больше-

вик”, “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 намечено 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» [25].

Поставка судов из Японии не состоялась. Команду, набранную для переезда «Большевика», пришлось распустить. На ее пятимесячное содержание истратили 135 тыс. руб. [26, 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 [17, 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]. («Щорс» работал на Камчатке до 1972 г. В марте этого года он отправился из Петропавловска в Находку в свой последний рейс.)

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 Петропавловской судовой верфью, после чего передать документ БАОЛ, за счет которой 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 [27, 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 стахановцев 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 [27, л. 76].

«В связи с наступившей путиной и срочной необходимостью 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 известил 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 представить 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].

Пароход «Киров» доставил уголь в Петропавловск в марте 1938 г. 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 [27, 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, включавшее 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 их прибытия с трехсуточным интервалом, а суда, приходящие 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 пароходке, в том числе на нефтебазе в Сероглазке и у складов на Озерновской косе (там, где сейчас расположен городской пляж) [27, 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 на 10 %, для траулеров, «Кита» и «Колымы», напротив, снижались на эту же величину [28, л. 149].

На навигацию 1938 г. АКОфлот 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 [29, л. 87—89].

Следует отметить, что перевозка пассажиров на комбинаты и обратно нередко производилась вопреки элементарным правилам безопасности: на грузовых судах отсутствовало достаточное количество спа-

сательных 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 крушение у берегов Японии. Это судно следовало из Нагаево во Владивосток с более чем полутора тысячами пассажиров. 11 декабря 1939 г. оно попало в сильный шторм, наскочило на риф Тоду у северного берега о. Хоккайдо и получило пробоину. Жертвами катастрофы стали свыше тысячи человек, остальных спасли японцы. Сотни тел погибших море выбросило на берег у поселка Сарафуцу, где в 1971 г. им был открыт памятник.

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 месяцами 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» Мамонтов, 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 судоходстве. Вот какая история произошла с вышедшим 12 февраля 1938 г. из Петропавловска во Владивосток грузовым пароходом Дальневосточного государственного морского пароходства (ДВГМП) «Кузнецкстрой». 19 февраля это судно с экипажем в 25 чел. и 37 пассажирами зашло за углем в северный японский порт Хакокате, где его задержала морская полиция. 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 Сан-

гарском 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 пограничников и Красной Армии 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 приняло собрание 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 фронта, защищающим нашу Родину, вселяющим в нас еще большую уверенность в непобедимости 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.

В это же время в Авачинской губе произошло еще одно значимое событие: в два часа ночи 21 июня 1938 г. сюда прибыл плавучий док грузоподъемностью 5 000 т, предназначенный для ПСРВ. 30 марта 1938 г. это громоздкое сооружение, ведомое пароходом «Харьков» и буксиром «Тайфун», вышло из Одессы. В нем стояли два буксира и две баржи, предназначенные для обслуживания нужд рыбной промышленности. В пути караван сделал две остановки для бункеровки: перед входом в Суэцкий канал и в Сингапуре. 23 июня док подвели к месту стоянки на ПСРВ, 26 июня заполнили водой, из него вышли буксиры и баржи. 3 августа сооружение было готово к приему судов. Первым в него встали траулеры «Буревестник» и «Лебедь». Первым крупным судном АКОфлота, получившим док на Камчатке, стал «Эскимос».

Плановое задание АКОфлоту на 1937—1938 хозяйственный год неоднократно изменялось. Так, 16 марта 1938 г. нарком пищевой промышленности СССР А. Гиляровский 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 ДВГМП. 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» [17, л. 11—13].

Основные показатели плана по отдельным судам показаны в табл. 1.2 [17, л. 15]. Они, в свою очередь, тоже немного отличаются от приведенных выше. План учитывал ожидавшееся пополнение флота. Как видно из табл. 1.2, 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.

Для имевшихся 11 судов дедевейтом 46 172 т и общей грузоподъемностью 32 550 т план грузоперевозок был снижен до 153,5 тыс. т.

Таблица 1.2

Судно	Грузоподъемн., т	Рейсов	Миль	Груз, т	Люди
«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:	40 450	105	126 899	183 448	15 558

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 % (табл. 1.3).

Таблица 1.3

Направление потока	Груз, тыс. т		Процент выполнения	Пассажиры, тыс. чел.		Процент выполнения
	план	факт		план	факт	
Завоз	82,2	52,3	63,6	6,7	6,0	89,5
Вывоз	38,0	9,7	25,5	3,3	2,9	87,9
Каботаж	33,3	33,4	100,3	4,6	4,3	93,5
Всего:	153,5	95,3	62,1	14,6	13,2	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 % [17, 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 АКОфлота. Все это приводило к скоплению нескольких судов в одном комбинате, и в обработке 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 показаны в построенной автором табл. 1.4 [30, л. 5].

Таблица 1.4

Судно	Время рейсов	Пункты захода	Простои, судосутки
«Орочон»	10.04—10.07.1938	8	23,0
«Ительмен»	26.12.1937—25.02.1938; 11.04—20.07.1938	14	23,8
«Чавыча»	1.09—12.11.1937; 23.03—25.05.1938; 9.06—4.08.1938	13	30,5
«Эскимос»	12.11.1937—13.02.1938; 18.04—12.07.1938	8	68,6
«Сима»	17.11.1937—1.02.1938; 18.04—28.06.1938	11	89,5
«Якут»	22.09.1937—11.11.1938 21.01—6.06.1938	9	44,7
«Щоре»	12.04—1.06.1938	2	20,3
«Чапаев»	—	8	30,2
«Максим Горький»	19.05—31.07.1938	9	16,9
«Кит»	25.09—1.11.1937 5.07—30.07.1938	10	25,4
«Колыма»	3.11.1937—17.01.1938	4	12,0
Всего:		96	384,9

Из отмеченных выше 384,9 судосуток простоев 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, ледекола — 2,78. На перешвартовку затратили 8 судосуток (2,06 %), прочие потери составили 36,5 судосуток (9,55 %).

Общее количество простоев пароходов АКОфлота в судосутках за 1937—1938 хозяйственный год представлено в табл. 1.5.

Таблица 1.5

Пункты	Зимовка	Ремонт сверх плана	Погода	Простои	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
Всего:	241,5	411,0	362,5	800,0	1 815,0

В число 800 судосуток, пришедшихся на непроизводительные простои, указанных в табл. 1.5, вошли (табл. 1.6):

Таблица 1.6

Пункты	Отсутствие			Прочие причины	Итого
	плавсредств	груза	угля		
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
Всего:	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 [17, л. 25—26].

Вывезти с комбинатов все рыботоры, заготовленные 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 [17, 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 строительство 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 пришел приказ выгрузить в Петропавловске холодильник [31, л. 93].

Начальник Дальвостокрыбы Захаров отправил «Чавыче», следовавшей в Николаевск-на-Амуре за деталями береговых холодильников, приказ об изменении маршрута. Его отменила нарком П. С. Жемчужина (первая в СССР женщина-нарком, то есть по-современному министр, супруга председателя СНК В. М. Молотова), рекомендовавшая 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 мазут «Щорс», имевший всего четырехсуточный запас, не сумел получить его на Сахалине, в результате чего мог остаться в открытом море без топлива. 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» [28, л. 215].

Погодные условия тоже вызывали простои, но рассматривать их целиком как «форсмажорные» было нельзя: нередко судно при длительных грузообработках, начинавшихся в хорошую погоду, заставляло непогоду, требовавшую остановки работ. На ходовое же время непогода влияла мало.

Всего АКОфлот совершил за 1937—1938 хозяйственный год 50 рейсов, сжег 27 844 т угля, 3 212 т мазута и 581 т моторной нефти [17, 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 вновь 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 пароходство 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 лесокомбинат. 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 члена экипажа выделялись 5 000 руб. [28, 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» [32, 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 наградил Ф. И. Волчковича денежной премией [28, л. 128].

18 сентября 1938 г. экипаж «Чавычи» на общем собрании решил вызвать на социалистическое соревнование команду «Щорса». Одновременно «Чавыча» желала состязаться с управлением АКО флота, 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...» [32, 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 приведенный в приложении любопытный документ «Вопросы к начальнику АКОфлота от команды парохода “Эскимос”» [33, л. 19].

30 июля «*Эскимос*» получил от управления АКО приказ посетить Микояновск, Пымту, Воровскую и Кихчик. Через несколько часов пришло распоряжение зайти в Микояновск, Кихчик, Пымту, Митогу, Крутогурово и Воровскую. Такая смена последовательности пунктов заходов требовала изменения спецификации грузов, их перемаркировки и перегрузки. В результате судно простояло только под погрузкой около месяца [31, л. 93].

Танкер «*Максим Горький*» по прибытии из Японии семь месяцев простоял во Владивостоке на переоборудовании, обошедшемся в 44,8 тыс. руб. и завершившемся к началу мая 1938 г. [26, 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 по побережью [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 плавающий 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 горячее 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 просто-
ял 36 часов» [31, л. 99].

«Орочон», вышедший в середине весны 1938 г. из консервации, должен был 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, перевезя за 86 суток 5 150 т. За это время «Орочону» следовало совершить три рейса и перевезти 11 000 т груза и 2 600 пассажиров. Простои по метеопричинам составили 20, в пунктах погрузки и выгрузки — 28 суток из 86. В итоге пароход производительно работал только 38 дней.

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 АКО-флота 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: их семьи оставались во Владивостоке. «Учитывая продолжительное плавание судов АКО-флота в камчатских водах, получается, что каждый старается попасть во Владивосток, и если ему это не представляется возможным — увольняется, отсюда и большая текучесть».

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» [29, 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 “Маньч” погрузил 600 т, в Крутогорово “Белоруссия” выгружает лес, в Колпаково “Щорс” выгружает продовольствие и снабжение, “Якут” первый день снимает продукцию в Микояновске, “Ангарстрой” 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 Дальрыбoproдукта, в Кичигу 14-го приходит “Красин”, в Усть-Камчатске “Чавыча” разгружает холодильник, снимает консервы, погрузил 700 т... Рыбoproдукции осталось соленой около 25 000 т, консервов 20 000 ящ., сезонников около 4 000 чел.» [31, л. 131, 133].

Непогода не только мешала вывозу с побережий людей и рыбoproдукции, 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» [34, л. 118]. В качестве пособий семьям моряков «Кита» выплатили 55 897 руб. Затраты на «прочесывание» судами неспокойного моря в поисках пропавшего буксира составили 30 247 руб...

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 [35, 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...» [36, № 9].

Для обучения штурманов, механиков и радистов, не имеющих дипломов, дополнительно 19 марта 1939 г. была утверждена смета расхо-

дов на сумму 152 961 руб. Эти средства предназначались для оплаты работы курсов «с отрывом от производства» при Владивостокском рыбном техникуме [37, л. 34].

На 1938—1939 хозяйственный год «система» АКО заявила потребность в перевозке 471 125 т грузов и 13 000 пассажиров. Собственным флотом (без учета ожидающегося пополнения) она намечала 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. 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. [17, л. 15—17].

17 февраля 1939 г. приказом по АКО № 64 показатели трансфинплан-на флота были определены в следующем объеме (табл. 1.7).

Таблица 1.7

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 комбинатах, вынуждавший уходить оттуда в балласте [38, л. 18].

Штатное расписание административно-управленческого персонала АКОфлота 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 %) [38, л. 26—27; 39, л. 40].

19 марта 1939 г. была утверждена точная 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 судосуток эксплуатации устанавливалась равной 9 128 руб., тонны перевозимого груза — 132,89 руб. [38, л. 30; 40, л. 156].

После гибели «Кита», в начале 1938—1939 хозяйственного года АКОфлот имел 10 судов (табл. 1.8).

Таблица 1.8

Название судов	Грузоподъемность		Пассажировместимость	
	1938 г.	1939 г.	1938 г.	1939 г.
«Орочон»	5 100	4 600	60	60
«Ительмен»	5 000	4 000		47
«Сима»	3 500	3 500		
«Чавыча»	3 500	3 500		
«Эскимос»	3 400	3 400	60	22
«Якут»	3 100	3 100	28 (2-й кл.)	60
«Чапаев»	3 200	3 217		
«Щорс»	2 300	3 170		
«Колыма»	13 30	1 200	14	14
«Максим Горький»	1 000	1 040		
Всего:	32 150	30 700	162	203

Уменьшение их грузоподъемности в 1939 г. по сравнению с прошлым годом 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 [38, 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 [38, л. 18].

По состоянию на 1 октября 1939 г. АКОфлот имел уже 13 судов общей грузоподъемностью 36 070 т, в том числе 12 сухогрузных пароходов и один танкер-теплоход. Три сухогруза, вмещавшие 5 350 т, были получены в этом году [41, 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 [36, № 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 [42, 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 “Петро-

павловск”... 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 [36, № 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 АКО из пяти специалистов под руководством заместителя начальника общества П. М. Макштаса [43, л. 22].

В октябре 1939 г. на «Петропавловске» трудились: капитан П. Н. Тищенко, старший помощник А. Д. Коломеец, второй помощник Ф. Шурьгин, третий помощник А. В. Князев, старший механик Ю. П. Сираж, второй механик М. М. Медяник, третий механик Э. С. Штюрец, старший бухгалтер С. Ф. Кроха, 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. Зайцев, 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 впервые еще на верфи было выложено название нового порта приписки — «Петропавловск-Камчатский». До этого суда флота приписывались ко Владивостоку. Плавание началось 13 июня 1939 г. и продлилось 71 сутки. За это время судно прошло 14 060 миль и перевезло 1 403 т. Оно прибыло в Петропавловск 23 августа 1939 г. [38, л. 7]. В этот же день начала работать комиссия из 11 чел. по приемке лесовоза 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 [36, № 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. [38, 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 [44, л. 4—7].

25 августа началась приемка построенного в 1922 г. парохода «Терней». Это судно, ранее принадлежавшее Сахалинскому госрыбтресту и стоявшее во Владивостоке, по распоряжению наркома приказом Главвостокрыбы № 345 от 2 августа 1939 г. было передано АКО. Приемку «Терней» возглавил начальник Морского отдела Владивостокской конторы АКО С. Г. Гинер [43, л. 135, 151].

Из пополнения в 1939 г. работал только «Петропавловск». «Терней» сразу же встал на ремонт, окончание которого планировалось на 10 ноября 1939 г., но фактически судно простояло до конца года. На нем были разобраны механизмы и котлы, шло переоборудование помещений, велись доковые работы. «Со слов знающих пароход 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 пассажировместимостью 203 чел. Выполнение ими плана перевозок показано в табл. 1.9 [39, л. 24].

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. 1.9, задание флот не выполнил. Причинами этого стали:

— нарушения графиков движения вследствие 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 снизил грузоподъемность «Ительмену» и «Симе» на 1 000, а «Орочону» и «Колыме» — на 500 т.

Таблица 1.9

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

«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 со 11,4 тыс. т угля 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 груза и людей, снялся в рейс. 22 сентября он находился на рейде Хайрюзово.

«Сима» сделала вместо двух рейсов пять, перебросив 10 024 взамен 7 000 т. Несмотря на то, что судно эксплуатировалось круглый год, план по тонно-милям 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 капитальной переборке механизмов и котлов, аварийном ремонте корпуса, имевшего шесть пробоев, заделанных цементом, 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. Мелкие работы 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. Простой исчислялись в 190 судосутки. 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 разрешение Регистра СССР на право плавания в течение года. 21 августа он снялся на Западную Камчатку с консервными банками. Это рейс длился почти вдвое 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 западный берег полуострова 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 совершил 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.

Видавшей виды «Колыме» были запланированы шесть плаваний и 152 дня стоянки в ремонте и на зимовке. На деле пароход-ветеран совершил пять рейсов 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, а пассажирского — 371 %.

Пароход 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 (тонн 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 [39, л. 34—36, 57].

Большинство судов нуждались 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 сего года (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 договорилась 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 “Ительмена”, “Чапаева”, “Эскимоса” и “Коккинаки”))» [44, 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 единицы. «План вышел детским. Он не учел даже того, что в 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 дефицитные 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» [44, 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. [45, 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 судосудок на сумму 4,31 млн руб. Фактически флот получил 1,9 млн руб. штрафов [39, л. 99—100].

Всего АКОфлот за 1938—1939 хозяйственный год перевез 73 500 т, в том числе 17 000 т рыбопродукции, и 8 100 чел., то есть 54,8 и 77,1 % от плана грузо- 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 судосудок.

За год на культурно-бытовые нужды моряков истратили 29 601 руб. Сюда вошли расходы «на проведение революционных праздников по пароходам — 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.» [41, л. 52].

Суда прошли, в общей сложности, 848 200 тысяч 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» [39, л. 31; 46, 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, имели и аварийный ремонт, составивший у первого 14, а у второго — 54 дня.

Второй традиционной причиной оставались громадные непроизводительные простои, составившие 1 242 судосутки. Около трети из них пришлось на непогоду, а остальные — на разнообразные организационные причины.

Третья причина — нахождение флота в распоряжении как АКО, так и Главвостокрыбы, ввиду чего снова отсутствовало единоначалие в руководстве им. Флот 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.

В августе «Сима» по заданию АКОфлота пошла на Сахалин за углем. Главвостокрыба изменила ей маршрут 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 побережье осталось без холодильников, а АКОфлот — без 3 000 т качественного угля. Некоторые пароходы использовались как склады: «Петропавловск» со 2 по 5 июня принимал бочечную клепку с «Трансбалта», 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 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 экипажей;

— 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 текучесть плавсостава;

— разрешить вопрос о снабжении судов пресной водой в порту одновременно с их разгрузкой, «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 [44, л. 9—10]. Положительный опыт использования корфского угля имелся: «Колыма» и «Чавыча» проработали на этом топливе лето и осень 1939 г.

О важности устойчивого снабжения углем свидетельствует такой факт. В конце ноября 1939 г. в Корф на сейнере Морлова «Виллой» срочно откомандировывались П. М. Макштас и инструктор политотдела Ю. М. Кальпус. Здесь, на угольных коях, в течение месяца простаивали пароходы «Чавыча» и «Колыма», которые сожгли весь свой бункерный и не погрузили ни одной тонны товарного угля, необходимого для вывоза рыбопродукции и отопления судов, становящихся на зимовку и ремонт в Петропавловске. Вскоре в Корфе ожидались «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...» [45, л. 269].

Простои судов АКОфлота из-за отсутствия угля и связанные с этим убытки за 1937—1939 гг. приведены в табл. 1.10 [17, л. 5—6].

Таблица 1.10

Год	Простои, судочасы	Убытки, тыс. руб.	Примечание
1937	3 564	600,3	Данные с 1.01 по 1.10.37 г.
1937—1938 хоз. год	7 209	1 893,4	Данные с 1.10.37 по 1.10.38 г.
1938—1939 хоз. год	2 854	900,4	504 часа ждал мазут «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, сопровождавших 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 получили свободу, в частности, капитан А. И. Дудник, а впоследствии были отмечены 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 переподготовить весь командный состав и работников управлений флотов. Проведение аттестации возлагалось на комиссии при рыбных портах. В Петропавловске членами такой комиссии стали начальник АКО флота, начальник сектора кадров АКО, главный инженер порта и аварийный инспектор НКРП, 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 [48, 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 управляющим трестом «Востокрыбхолод». Оба получили ордена Трудового Красного Знамени [36, № 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 [42, 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» [36, № 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 выплачивать 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...» [43, 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.» [43, 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 % [28, 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 [42, л. 56, 62]. 28 июня 1939 г. нормы вновь изменились: 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. [34, 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 невоющему СССР.

С 1 октября 1939 г. Морской отдел Владивостокской конторы АКО реорганизовывался в Морское агентство управления АКОфлота. Начальником агентства назначался С. Г. Гинер. Положение об агентстве вступило в силу 29 сентября 1939 г. [45, 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» [49, л. 65].

Приведем несколько эпизодов из деятельности судов АКОфлота в 1939 г. (сведения взяты из рапортов капитанов и 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. [40, 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 обнаружилось 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 [50, 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 тысяч тонно-миль, фактически ввиду отсутствия угля удалось сделать лишь 1 788 [51, л. 139].

«Сима» не получала никаких производственных заданий с января по июль 1939 г.: управление АКО флота ссылалось на невозможность ее

эксплуатации из-за имеющихся пробоин. 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 топлива, затем, после снабжения им, древесину с 20 по 27 декабря перегрузили на «Коккинаки»: «Сима» становилась в док для ремонта сильно поврежденного еще в 1936 г. при посадке на камни 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, «выдвигенца», соответствовавшего должности стармеха, но не имевшего диплома [52, 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 для 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...» [53, л. 86, 90].

Экипаж парохода «Орочон», снабженного паровой машиной мощностью 2 400 л. с., насчитывал 60 чел., в том числе 12 коцегаров 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 Петропавловского 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 помещения столовой команды [54, 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 укладывали 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 штормы... (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» [54, 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» [47, л. 5—24].

1 апреля 1939 г. с рапортом к начальнику АКО флота обратился капитан стоявшего в ремонте «Эскимоса» Ф. Г. Максюткин. Он докладывал, что запасы угля на судне подошли к концу. Пяти 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 [55, 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...» [36, № 182].

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 оставшимися силами.

По состоянию на 1 января 1940 г. предприятие включало 20 судов: сухогрузные пароходы «Ительмен», «Колыма», «Орочон», «Сима», «Чавыча», «Якут», «Эскимос», «Щорс», «Чапаев», «Петропавловск», «Коккинаки», «Терней»; танкер-теплоход «Максим Горький»; временно переданные паровые траулеры «Гага», «Палтус», «Топорок», «Лебедь», «Буревестник», «Дальневосточник», «Восток» [57, 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 АКОфлота С. Г. Гинер. Причиной передачи стал хронический недостаток на Камчатке мазута — топлива для котлов «Петропавловска». Из-за этого в 1939—1940 хозяйственном году пароход простоял 225,3, а эксплуатировался всего 8 судосудок [39, 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 [58, 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 только в ноябре 1940 г. [59, л. 36; 60, 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, перевозя 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 паро-

ход 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» [61, № 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, Ялоянц, Цапко сняли старый винт. Взамен спущен пятитонный запасной. «Осталось завернуть в воде стокилограммовую гайку на вал. Все работы закончились, 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, выровнял гайку и вместе со вторым штурманом Дунатцевым быстро в холодной воде накрутил гайку» [61, № 237].

17 октября 1940 г. для приемки «Анатолия Серова» от перегонной команды организовывалась комиссия под председательством капитана Ф. И. Волчкова [62, 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. 1.11) [63, л. 97].

Таблица 1.11

Направление	Грузов	Пассажиров
Завоз на Камчатку	67 900	6 000
Вывоз с Камчатки	41 700	2 400
Местный каботаж	50 400	100
Всего:	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 вскоре обнаружились 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 — проштормовал 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 начал замерзать 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 побережья 1 500 т и перебросить из Владивостока в Петропавловск столько же снабжения. Но судно с начала хозяйственного года не имело топлива и было обречено на длительный простой. Чтобы избежать этого, его сдали в charter гидрометеослужбе, снабдившей судно бункером для завоза груза на м. Африка и м. Лопатка. 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 малом 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 нерацionalmente, так как в эти месяцы начинались штормы, а в северной части становился 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 [39, 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 выполнить так и не смогли. «Колыма» проштормовала 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 Н. Е. Жарков предлагал отказаться от работы на Западной Камчатке в эти наиболее бурные месяцы. В это время суда можно было использовать в закрытых пунктах восточного побережья: в Корфе, б. Южной 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 [61, № 293].

Грузовые и пассажирские перевозки за 1939—1940 хозяйственный год по отдельным судам представлены в табл. 1.12.

Таблица 1.12

Судно	Грузы, т	Пассажиры
«Орочон»	18 597,0	1 795
«Ительмен»	16 216,4	2 227
«Эскимос»	12 933,2	593
«Якут»	11 128,0	1 768
«Шорс»	9 717,5	354
«Чапаев»	12 613,5	3 562
«Коккинаки»	11 625,0	158
«Максим Горький»	9 490,0	—
«Терней»	8 455,0	1 301
«Чавыча»	—	—
«Колыма»	940,0	20
«Петропавловск»	624,0	41
Всего:	112 339,6	11 846

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, т, показаны в табл. 1.13 [39, л. 12].

Таблица 1.13

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. 1.13, ввоз составил 90 800, вывоз — 21 400 т (расхождение с данными табл. 1.12 равно 139,6 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 %).

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 [59, 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 состав-

лявшего за 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 перевыполнение [59, 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, сберегавших 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 «Коккинаки» 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» [59, 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 [59, 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 %) [59, 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 [59, л. 10].

К концу июля 1940 г. техническое состояние некоторых пароходов оставляло желать лучшего. «Чапаев» имел удовлетворительное каче-

ство набора, но нуждался в расточке цилиндров главной машины, пере-
заливке ее подшипников, капитальном ремонте котлов и вспомога-
тельных механизмов, правке лопастей винта. Его деревянные стрелы трес-
нули. Бытовые условия были тяжелыми: не хватало помещений для ком-
состава, команда размещалась в восьми- и десятиместных кубриках.
Отсутствовали прачечная, сушилка и шкафы для спецодежды. Замены
требовали электропроводка и радиооборудование. «Щорс» из-за повреж-
дений корпуса имел разрешение Регистра работать только до 20 декабря,
«Эскимос» — до 1 октября 1940 г. В удовлетворительном состоянии на-
ходились «Максим Горький» и «Ительмен» [39, л. 51].

В 1940 г. НКРП СССР вновь дал Главрыбе право руководить рабо-
той флота. Результатом этого снова явилось двойное управление и раз-
рыв транспортной и финансовой деятельности: планирование и управ-
ление сосредоточилось в Главвостокрыбе, а материальная и финансовая
ответственность остались в АКОфлоте. Главвостокрыба распоряжалась
судами, давала капитанам указания, даже не сообщая об этом АКО-
флоту, чем срывала выполнение его обязательств перед клиентурой
[61, № 76].

К чему это приводило, весьма образно в августе 1940 г. излагала
областная газета «Камчатская правда»: «Судами командуют все, кому
только не лень. Пароходами командуют: из АКО тт. Емельянов, Дед-
ков, Макштас, Дабкин, Матусевич; из Владивостока — начальник
Главка тов. Захаров, его заместители: Ящеенко и Штец, начальник
управления флотом тов. Гинер, морагент тов. Иоффе. Командует отдель-
ными судами и замнаркома тов. Николаев. И все по-разному. Попро-
буй 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!» [61, № 177].

22 марта 1940 г. руководство АКО распорядилось проверить противо-
пожарную готовность судов. Поводом к этому послужил приказ НКРП
СССР № 1 от 2 января 1940 г., предписывавший улучшить противопо-
жарную охрану и меры борьбы с огнем: только за три месяца 1939 г. от
неисправности оборудования и от несоблюдения правил безопаснос-
ти 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 помощник капитана и радист вообще не отреагировали на сигнал тревоги. Такое же положение наблюдалось на «Колыме», причем здесь ручной насос со шлангом были совершенно неисправны: бороться с пожаром можно было только одиннадцатью огнетушителями.

Итогом проверки стал приказ управляющего АКО С. П. Емельянова № 156 от 21 апреля 1940 г., объявлявший капитанам Портнягину, Пронину, Киселеву, старшим помощникам Чекову и Крикуну благодарности. Капитанам «Эскимоса» и «Колымы» ставилось на вид, их старшим помощникам, нерадивым ревизору и радисту объявлялись выговоры [64, л. 121—122, 276].

24 марта 1940 г. «Камчатская правда» писала о некоторых моряках АКОФлота: «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» [61, № 69]. Знаками и похвальными грамотами были награждены 24 моряка [61, № 76].

14 мая 1940 г. секретным приказом по АКО № 07 вводились в действие инструкции Главного штаба Наркомата Военно-Морского флота о связи военных 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 [65, л. 12].

21 июня 1940 г. было объявлено новое положение об оплате труда экипажей, разработанное Главвостокрыбой. Оклады по некоторым должностям указаны в табл. 1.14 (в рублях).

Части работников, имевших до введения этих ставок более высокие оклады, их сохранили [48, л. 268—269]. Годовой фонд зарплаты АКОФлота определялся в 7 242,7 тыс. руб. [63, л. 118].

Таблица 1.14

Должность	«Орочон», «Ительмен»	«Эскимос», «Чавыча»	«Терней»	«Коккинакти»	«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

5 сентября 1940 г. всем судам АКОфлота предписывалось производить гидрометеорологические наблюдения без особого вознаграждения экипажам и передавать их по радио в Управление гидрометеослужбы [48, л. 85].

Для пополнения кадров моряков с 1 октября 1940 г. при секторе кадров управления 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 [48, 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», «Лоция 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.» [66, 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. [59, л. 29].

В феврале 1940 г. во Владивостоке открылось Морское агентство, предназначенное для агентирования судов АКОфлота [59, л. 23]. Его штатное расписание включало 16 чел. Начальнику устанавливался месячный оклад 1 200 руб., инспектор по судоремонту получал 900 руб. [63, л. 116]. В распоряжении агентства имелась четырехместная легковая автомашина «Форд», эксплуатировавшаяся с 1929 г.

Но уже 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 [62, 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 за простои (в четырехкратном размере) 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, и то лишь в три раза, по решению правительства разрешались только для ДВГМП.

Контора полагала, что «если АКОфлот настаивает на предоставлении ему прав пароходства», он не имеет 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, адресованной начальнику АКО С. П. Емельянову и датированной 12 сентября 1940 г., полагал, что себестоимость судов АКОфлота значительно превышала морфлотовскую. 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 АКОфлот снял однократный размер штрафа на сумму 1 117 тыс. руб., то есть уменьшил сумму задолженности ему конторы [67, 20—24].

Конфликты возникали и с другими организациями. Так, 28 сентября 1940 г. наркомат распорядился Дальрыбсбыту оплатить простой

«Коккинаки», «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 [68, 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 [69, 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 оказывались не готовы. Несмотря на это рейсовые задания были выполнены более чем на 120 %. За это весь экипаж получил от управляющего АКО благодарность [69, 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 [69, 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 в районе м. Лопатка попало 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 связь 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 отсек, 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...» [70, 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 [69, л. 33—36].

11 марта 1940 г. состоялось 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 С. И. 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 по-прежнему доплачивать каждому 50 руб.» [69, 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 военный трибунал. 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» [69, 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 приво-

зили 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 Владивостокской конторы АКО. Трубопроводы предъявили Регистру СССР, принявшему их с оценкой «отлично» [69, л. 3—4].

Срок пребывания на судне Г. Г. Прохорова, из донесений которого взяты изложенные выше факты, подходил к концу: согласно решению 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 распорядились: «Предлагаем помполиту все имущество по акту передать капитану, капитану принять акт, телеграфно сообщить политотделу треста. Срок представления акта 22 сентября. Выплату зарплаты помполиту прекращаем» [70, л. 224, 231].

В январе 1940 г. пароход «Чапаяев» по окончании капитального ремонта около месяца пребывал в Ковше Петропавловского порта 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» [70, 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: «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» [70, 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. [72, 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 Анадыре, завершив ее на 29 часов раньше срока. Во время рейса экипаж за отличную работу получил поздравительную телеграмму от заместителя наркома Николаева [72, 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. отозвали из отпуска. Капитан «Орочона» Г. А. Барботько получил выговор [48, л. 138].

Пароход «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 проливе Литке и вблизи открытых берегов в такое позднее время, в период штормов, циклонов и ледовых условий было сопряжено с большим риском.

Но все же «благодаря тесной сплоченности экипажа, его дружной стахановской работе» рейс и «задачи снабжения коренного населения Камчатки перевыполнены». Вторая половина плавания 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 кочегаров 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 перегрузка с него угля-бункер» [70, 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» [70, 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 фев-

рале решили делать звездочку на месте. С парохода на верфь для изготовления модели передали несколько звеньев якорной цепи. Модель была готова в марте, а отливку ожидали получить не ранее 15—20 апреля 1940 г. [70, л. 65—72].

Нормальному течению работ мешала хроническая нехватка угля. С 27 января из-за этого остановилась переборка механизмов. Судно было необходимо 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. Волчкова, начальство наложило резолюцию: «“Якуту” дано 35 т угля. 9.02.1940 г.» [70, 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 на «Якут» требовалось перекачать 400 т котельной воды с «Коккинаки», 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 его слабой оперативности в работе. О неполадках на судах руководители АКО флота нередко узнавали не от своих диспетчеров, а от случайных людей [58, 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 [70, 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 пароходе находились 3 000 т груза, 120 чел., 827 т угля и 550 т воды. Выйдя из ворот Авачинской губы, он попал в шторм, преследовавший 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 продвигались 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 о. Карагинскому и там выгрузиться. В 14.45 он вошел в тяжелый битый лед и начал лавировать между льдинами. В 23.30 его затерло. В полночь пришлось застопорить машину и лечь в дрейф. 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 [70, 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 хозяй-

ства. 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, АКОвский, 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 [73, 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...» [73, л. 54].

При отходе 5 мая в рейс, пароход не получил продуктов для пассажиров. Об этом им несколько раз 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...» [73, л. 37—43].

Сложности со снабжением продуктами возникли 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» [70, 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». 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, пшена 150, сухофруктов 100, макаронных 150; консервов, ящиков: молоко 5, мясо 10, рыбных 25» [70, 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 грузовые кунгасы оторвались. За ними пошел судовой катер. Спасти кунгасы ему не удалось, лишь с большим трудом сумели снять с них людей. При этом отличился третий помощник капитана Журавлев [61, № 277].

Месяц спустя в этом районе трагически погибло ледокольное судно Арктического пароходства «Малыгин». 23 октября 1940 г. оно вышло из бухты Провидения во Владивосток и спустя двое суток оказалось в центре глубокого циклона. 27 октября, не успев укрыться за островом Карагинским, «Малыгин» потерял управление и лег бортом к зыби. Громадные волны сорвали с палубы машинные капы и горловины угольных бункеров.

Пар в котлах сел, коцегарку залило, судно осталось без хода и электроэнергии. Спасательные шлюпки и плоты унесло в море. Пытаясь

развернуть пароход против зыби, капитан решил отдать оба якоря, но они не держали. Крен достиг 30 градусов и продолжал увеличиваться.

При помощи маломощного аварийного передатчика пароход смог связаться с находившимся в этом районе танкером «Лок-Батан». Но помощь не поспела: вскоре «Малыгин» потерял остойчивость и затонул вместе с всем экипажем и гидрографической экспедицией под руководством Я. К. Смирницкого. Последняя радиограмма с «Малыгина» гласила: «Прощайте. Скорее подходите. Когда же вы подойдете?»

Танкер «Лок-Батан» прибыл к месту аварии в этот же день, но никаких следов трагедии не обнаружил. Поиск, в котором принимали участие суда АКОфлота и Морлова, продолжался полтора месяца, но кроме двух разбитых шлюпок и одного труп ничего найти не удалось [71, с. 179].

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 прямыми ручками, 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 нуж-

дались в составлении верных эксплуатационных паспортов с указанием объема трюмов, твиндеков и бункеров [73, л. 45].

Утром 1 мая 1940 г. пароход «Эскимос» в проливе Литке в темноте и тумане столкнулся 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 [70, 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 появлялась опасность срыва начала сельдяной путины из-за опоздания с доставкой промыслового снабжения [70, л. 75—76].

Как уже указывалось, во время нахождения на побережье нередко 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» [70, л. 209].

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. Причитающегося, 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 и 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 прода-

жи 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...» [74, л. 27—28].

8 июня 1940 г. руководство АКО категорически запретило капитану перерасход сумм, выделенных на питание, предупредил 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» [70, 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» [70, 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. Радиодонесение 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...» [70, л. 199].

Штаб экипажа парохода «Коккинаки» АКОфлот утвердил в количестве 40 чел. Укомплектовать его, как рядовым, так и командным соста-

вом, 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 ДВГМП «Мичурин», снабжал стоявшие в порту суда водой и углем. В плавание пароход не мог отправиться из-за отсутствия достаточного количества угля [75, 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 в комбинатах ничего купить 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 Опалы, Озерной и Микояновска. Выполнение плана, в среднем, составило 134,6 %. За два рейса в течение полутора месяцев судно доставило с Сахалина 6 500 куб. м леса.

В марте экипаж пополнили до 38 чел. Подбор людей был, по мнению помполита М. Т. Петрова, не лучшим: укомплектовывали теми, «кто попадет под руку, нарушителями трудовой дисциплины, уволенными с других судов по несколько раз». Приняли 11 чел., уволили 15, в том числе десять кочегаров. Штаб последних снизили на две единицы. Начальник АКОфлота Я. М. Драбкин говорил, что это сделано в качестве опыта, но доплачивать за переработку остальным 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 меха-

ника К. И. Коробова и выделил капитану 3 000 руб. для поощрения команды [48, 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» [75, 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, имеющее «огромное значение для строительства Камчатки», обеспечивая работы бесперебойным действием механизмов, обслуживанием своими лебедчиками и майнальщиками, «не допуская минуты простоя». Они вызвали коллективы комбинатов на социалистическое соревнование, на которое получили оживленный подъем, беря конкретные на себя обязательства производить разгрузку-погрузку 500 т в сутки». Арбитром экипаж попросил выступить газету «Камчатская правда» [70, 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 [70, 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 судозкипажа и снабженческой экспедиции с коллективом рыбокомбинатов Озерновский, Большерецкий, Микояновский, пароход “Ительмен” должен закончить выгрузку всего груза снабэкспедиции 5 февраля в 00.30, досрочно на 82,5 часа, произведя выгрузку за 130,5 часов вместо 213 по план-наряду. Кроме того ходовых до Микояновска сделали 38 часов вместо запланированных 63, сэкономили суточный запас угля, воды, смазочных. Погрузку рыбопродукции на борт и угля команда и снабэкспедиция взялись провести также своими силами. Надеемся, что второй рейс будет также выполнен и перевыполнен» [70, 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 восемь узлов. Но из-за плохого качества угля делали только семь. Не доходя до мыса 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 быстреешего прихода в Корф к котлам поставили дополнительную вахту кочегаров, 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» [70, 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 пробойну. Посоветовавшись, решили продолжить рейс, направившись в б. Южную Глубокую. Подойдя к кромке сплошного льда, стоявшего у берега возле рыббазы в Ново-Олюторке, быстро приступили к разгрузке. Здесь старший помощник капитана нашел небольшую пробойну в форпике. Завершив выгрузку соли и промснаряжения и набрав пресной воды, пароход снялся в Пахачу и Олюторку. Затем он по распоряжению начальника АКО-флота 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 [76, л. 4—6].

Следующий рейс 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 [70, л. 206].

6 сентября пароход штормовал на рейде Крутогорова. 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 отнимал «много времени в организации погрузки» [70, л. 208].

А вот как весной 1940 г. работал «Щорс». 2 апреля в 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» [70, 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 в 3,5 милях. При осмотре корпуса в носовой части обнаружили вмятины, вода в форпике оказалась соленой: треснула обшивка, потекли заклепочные швы. Затем течь нашли и в первом трюме, но опасности она не представляла. На пароходе находились 1 500 т груза и 100 т топлива. Расход угля свели до минимума: несмотря на восьмibalльный ветер действовал только один котел [70, л. 68].

17 апреля в 11.00 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 рыбконсервному 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 [70, 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 [70, 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 так же энергично и инициативно, добьется в навигацию 1940—41 г. на основе стахановских методов труда выполнения годового плана» [62, 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, поставленной 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 АКОФлота о его дальнейшем пребывании на судне». А за день до этого политчасть Главвостокрыбы своим распоряжением отстранила утратившего авторитет помполита от работы [54, л. 32—37].

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 годам рождения: 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 «Симы» капитан Константин Федорович Квашинский, родившийся в 1906 г., пришедший на судно 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 [77, л. 73].

Ремонт «Симы» на ПСРВ 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 почина не принял. Сами 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 АКО и АКОфлота. «Несмотря на ряд прекрасных производственников, честно работающих не первый год на судне, 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» [77, л. 79—82].

22 июня 1940 г. капитан и помполит «*Чавычи*» обратились к начальнику политотдела АКО с просьбой выделить пароходу радиоузел. «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» [70, 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 лет, когда предприятие комплектовалось ранее эксплуатировавшимися единицами;

- основная база флота постепенно перемещалась в Петропавловский порт АКО. Сюда стали приписывать новые суда;

- в Петропавловске появилась серьезная ремонтная база — ПСРВ;

- на месте 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.

1.2. АКОФЛОТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И СОВЕТСКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙН. 1941—1945

К началу 1941 г. АКОФлот включал пароходы «Чавыча», «Сима», «Анатолий Серов», «Эскимос», «Якут», «Чапаев», «Щорс», «Орочон» «Ительмен», «Терней», «Коккинаки» и танкер-теплоход «Максим Горький». Возраст многих судов превышал двадцать лет, в силу многолетней работы без должного обслуживания они имели плохое техническое состояние. «Орочон», «Эскимос», «Сима», «Якут» и «Максим Горький» бездействовали, находясь в ремонте.

15 января 1941 г. досрочно вышла из капитального ремонта и вступила в эксплуатацию «Чавыча». Регистр СССР оценил ее состояние, как хорошее. Начальник АКО, «отмечая стахановскую работу парохода», премировал месячным окладом капитана Ф. И. Волчковича, старшего помощника И. Д. Кадета, старшего механика П. А. Ильяшенко и главного инженера АКОфлота Н. А. Цимбала. Для поощрения экипажа выделались 4 000 руб. [66, л. 245].

Впрочем, морякам доставались не только поощрения. Один из приказов по АКО гласил: «Капитана парохода “Терней” тов. Кириллова С. Т. за развал трудовой дисциплины на судне и за укрывательство прогульщиков с работы капитана снять и направить в распоряжение отдела кадров АКОфлота с 15 января 1941 г. Основание: постановление помощника горпрокурора г. Петропавловска от 9.01.1941 г.». На должность капитана «Тернея» назначался К. Ф. Квашинский, капитан «Симь», а вместо последнего — старший помощник С. Р. Кеерберген [66, л. 91].

К началу 1941 г. относится один загадочный эпизод, случившийся на «Максима Горьком». Вот что рассказывал спустя 46 лет его тогдашний капитан С. И. Пронин: «В январе 1941 г., следуя из Приморья, на подходе к Сангарскому проливу старший механик Рядченко доложил мне, что в упорном подшипнике главного двигателя он обнаружил наждачный песок и глубокие насечки на вале. Мы обсудили ситуацию, перебрали всех членов команды, договорились о мерах по бдительности. Дело было перед ужином. Пошли в кают-компанию, и тут старший помощник Нешевец докладывает мне: в котле обнаружено битое бутылочное стекло. Я сразу пошел на камбуз, где в солянке действительно обнаружил много стекла. Команде в этот вечер пришлось выдать сухой паек.

Я отлично понимал, что в экипаже затаился явный враг, рассчитывающий заставить нас зайти в японский порт Хакодате. Однако все наши старания выявить его ни к чему не привели. Не справились с этой задачей и органы в порту...» [66а].

В январе 1941 г. флот обзавелся подсобным сельскохозяйственным производством, расположенным на 20-м километре Елизовского шоссе. Его задачей должно было стать снабжение плавсостава овощами и продуктами животноводства. Дела здесь поначалу шли плохо. Вот что 15 апреля 1942 г. сообщал главный бухгалтер АКОфлота М. Г. Артюх о результатах первого сельскохозяйственного сезона: «Несмотря на то, что с первого же дня организации хозяйство располагало соответствующей рабсилой, вопросом строительства, как жилищным, так и хозяйственным, никто не занимался. Рабочие живут в необорудованных землянках, тесно и скученно. Скот также размещен в землянках и содержится в ненадлежащих условиях. План заготовок сена далеко не выполнен, несмотря на то, что хозяйство располагает близлежащими прекрасными сенокосами, а к концу года хозяйство осталось без грубых кормов. В результате уборки хозяйством урожая картофеля, получен убыток в сумме 33,6 тыс. руб., а убранная капуста в основном своим количеством испорчена. Заготовленный в зиму силос также оказался непригодным в корм скоту. Как рабсила, так и конный транспорт надлежаще и рационально не используются» [60, л. 25—26].

Но, тем не менее, ферма заработала, и в последующие годы стала немалым подспорьем для моряков и членов их семейств.

В январе 1941 г. НКРП СССР издал приказ № 73 «О мероприятиях по улучшению эксплуатации морского транспортного флота по Дальневосточному бассейну». 11 апреля 1941 г. начальник АКО, выполняя правительственное распоряжение, упразднил должность представителя АКОфлота (морского агента) при Владивостокской конторе, возложил на Морской отдел конторы все заботы по фрахтованию тоннажа НКМФ и АКОфлота для завоза грузов на Камчатку.

С 1 марта 1941 г. на баланс конторы перешла механическая мастерская. Расчеты по делам АКОфлота возлагались на контору АКО, причем все ее операции по отпуску материалов и оказанию услуг судам флота должны были «иметь документальное подтверждение капитана судна или уполномоченного лица». Для снабжения, агентирования и организации междурейсового ремонта судов, контора АКО содержала за счет флота, кроме персонала мастерских семерых сотрудников [78, л. 3].

Оперативное руководство работой всего фрахтованного флота на побережье полуострова возлагалось на Производственный отдел АКО. Петропавловскому порту, АКОфлоту и Морлову следовало ежедневно утром представлять ему сводку позиций судов с указанием количества груза и простоев. Все суда переводились на хозрасчет [79, л. 236].

Но уже 21 июня 1941 г. «в целях упорядочения вопроса взаимоотношения Владивостокской конторы АКО с АКОфлотом» за счет штатов и фондов зарплаты Морского отдела во Владивостоке было решено восстановить Морское агентство, непосредственно подчиненное флоту, действовавшее на полном хозрасчете, со штатом 14 чел. Ему выделялось помещение на территории складской базы на мысе Чуркина и склад. Контора АКО передавала агентству механическую мастерскую, грузовую машину-«полуторку» и «наличный штат сотрудников ликвидированного Моротдела». Морской отдел Владивостокской конторы АКО, в связи с резко изменившейся ввиду начала Великой Отечественной войны обстановкой, ликвидировался с 1 января 1942 г. [78, л. 1; 79, л. 33].

Флот по-прежнему не располагал собственным складским хозяйством. Материальные ценности хранились в складах Петропавловского порта АКО, которому их самому не хватало, почему он «систематически принимает меры к тому, чтобы выселить АКОфлот со своей территории». Имущество, подлежащее хранению на открытом воздухе (шлюпки, кунгасы, лесоматериалы), оказалось разбросано по берегу Авачинской губы. Оно лежало на ПСРВ, Никольской сопке, Култучном озере, Озерновской кошке, Моховой и в Сероглазке.

Склад горючих и смазочных материалов размещался у проезжей дороги на чужой территории. Он не был огражден и не охранялся. Материалы использовались без ведома владельца другими организациями, чем порождалась бесхозяйственность, а у отдельных лиц могли возникать соблазны хищений. Правда, у флота была возможность в течение 1941 г. построить свой склад за счет сметы производства, предусмотренной трансфинпланом, но он ей не воспользовался [60, л. 26].

Об условиях, в которых находились моряки, мы сообщали уже неоднократно. А вот как работала бухгалтерия флота, штат которой в мае 1941 г. включал 14 чел. Он был полностью заполнен, но отличался большой подвижностью, явившейся следствием укомплектования его бывшими старшими бухгалтерами пароходов, «которые всячески избегали возможности зачисления их в аппарат при управлении». Это отрицательно сказывалось на качестве учета. За 1940—1941 хозяйственный год в материальном, расчетном и общем отделах сменились по четыре бухгалтера. Трижды менялся заместитель главбуха.

Бухгалтерия размещалась в общей проходной комнате. Условия для ее работы были явно ненормальные: «Большая, даже ненормальная скученность, стук и треск пишущих машинок, телефонные звонки, постоянные разговоры по телефону создают необычайно тяжелую об-

становку для работы. Наличие же посетителей из числа работников флота, как ожидающих очереди к начальнику АКОфлота, так и занятых отдельными работниками бухгалтерии по сдаче отчетов или получению консультаций, усугубляют и без того тяжелую обстановку. В силу того, что большинство работников курящие, воздух перенасыщен табачным дымом. Таким образом, весь рабочий день человека, которому по роду работы необходима более или менее нормально-спокойная обстановка, сопровождается бесконечным шумом, говором, а подчас даже и криками, не считая трескотни машинок, счет и телефонов. Работники бухгалтерии еще бесконечно заявляют жалобы на боль головы и утомляемость, которая является исключительно следствием вышеизложенного...» [60, л. 27].

Показатели трансфинплана АКОфлота на 1940—1941 хозяйственный год были утверждены 3 июня 1941 г. в объеме 162 000 т и 10 500 пассажиров. При этом на Камчатку следовало доставить 69 000 т и 3 275 чел., вывезти с полуострова 32 500 т и 3 150 чел. и перебросить в малом каботаже еще 60 500 т и 4 975 пассажиров. Результатом хозяйственной деятельности должна была стать прибыль в размере 478,7 тыс. руб.

Сметы затрат на обслуживание флота на 1940—1941 хозяйственный год включали, тыс. руб: 59,5 — на паспортизацию, 10,5 — на водолазные осмотры и чистки кингстонов (раз в год, соответственно, 500 и 600 руб. на судно), 12,4 — на устранение девиации компасов (их на 12 судах стояло 30 шт., по 200 руб. на прибор, два раза в год), 426,4 — на агентирование. Лоцманский сбор определялся в 2 000, стоимость швартовки — в 60 руб. [79, л. 98; 80, л. 1].

Показатели работы флота в 1940—1941 хозяйственном году в сопоставлении с предыдущими приведены в табл. 1.15.

Таблица 1.15

Показатели	1936/37 г.	1937/38 г.	1938/39 г.	1939/40 г.	1940/41 г.
Груз (% плана)	88,8	62,1	54,8	73,7	74,7
Тонно-миль (% плана)	63,3	62,3	53,2	64,0	92,7
Миль за рейс	900,0	1 540,0	1 410,0	1 338,0	1 730,0
Эксплуатационное время на судно, сутки	170,0	198,0	203,0	215,0	254,0

Как видно, работа флота в 1940—1941 хозяйственном году по сравнению с предыдущими 1937—1940 гг. значительно улучшилась. Но план все же не был выполнен ввиду длительного нахождения «Якута», «Эскимоса» и «Орочона» на «внешнем ремонте» (то есть за границей — в США) и стоянки танкера «Максим Горький» с января 1941 г. во Вла-

дивостоке в ожидании изготовления цилиндрических втулок и крышек для главного двигателя [39, л. 7].

Указание НКРП СССР о направлении на внешний ремонт «Эскимоса», «Орочона» и «Якута» пришло в начале 1941 г. Этим в условиях шедшей Второй мировой войны в определенной степени была преодолена международная изоляция СССР, состоявшаяся после советско-финляндской войны, выразившаяся, например, в исключении страны из Лиги наций. Отправка советских судов в США состоялась еще до официального принятия Конгрессом США закона о ленд-лизе от 11 марта 1941 г.

Пользуясь случаем, твиндеки «Орочона» хотели приспособить к перевозке пассажиров и оснастить съемными металлическими койками, паровым отоплением и освещением. К 23 января были подготовлены списки команд для ремонтируемых судов, которые следовало тщательно подобрать и укомплектовать. Контролировал подготовку к ремонту главный инженер АКО Р. М. Айунц [66, л. 131].

«Орочон» капитально ремонтировался и доковался в Портленде, вышел с завода 6 июня 1941 г. «Эскимос» и «Якут» находились в Сан-Франциско. Работы на первом судне завершились 26 июля, на втором — 6 августа 1941 г. Но уже к концу года их состояние оценивалось как «неудовлетворительное» и «терпимое» соответственно. «Эскимос» 29 декабря 1941 г. наткнулся на каменистую банку возле острова Беринга, получив пробоину в днище и повреждение форпика. 30 августа 1941 г. «Якут» вскоре по завершении ремонта сел на мель в американских водах. В феврале 1942 г. этот пароход стоял в доке на ПСРВ, ремонтируя рулевое устройство и наплавляя срезанные головки заклепок обшивки корпуса.

«Сима» вышла с ПСРВ 6 декабря 1941 г. [81, л. 13].

В мае 1941 г. АКО флот по распоряжению НКРП СССР «бездвозмездно» передал пароход «Терней» Главному управлению. Передачу поручили провести Владивостокской конторе АКО с 10 по 15 мая [60, л. 21; 79, л. 174]. В начале лета 1941 г. общая грузоподъемность судов флота составляла 34 810 т.

За 1940—1941 хозяйственный год на ремонт флота израсходовали 10 млн руб. В результате его техническое состояние значительно улучшилось: «Чавыча», «Сима», «Анатолий Серов», «Эскимос», «Якут», «Максим Горький» были в состоянии справиться с повышенными объемами перевозок, запланированными на 1942 г.

В отличие от прошлого хозяйственного года, когда в работе флота царил неразбериха и обезличка из-за вмешательства вышестоящих инстанций, в навигацию 1940—1941 гг. подобного руководства «через

голову» АКОфлота почти не наблюдалось, и графики движения судов в основном выдерживались, хотя и с запозданием.

Численность моряков в 1941 г. составляла, в среднем, 522 чел. Суда были полностью обеспечены опытными капитанами и старшими механиками. Вместо трех списанных капитанов (В. Н. Соломко и С. И. Пронина призвали на воинскую службу, Н. И. Шаша — арестовали) на должности капитанов «выдвинули» старших помощников А. Д. Коломейца и П. Д. Киселева и пригласили одного нового капитана. Должности помощников капитана и номерных механиков были полностью укомплектованы. Недоставало только четверых радистов. За счет работавших при управлении АКО курсов флот пополнил свой плавсостав 18 машинистами, 26 матросами и 42 кочегарами.

7 июля 1941 г. завершились занятия на девятимесячных курсах машинистов. Для проверки полученных знаний и присвоения курсантам квалификации с 8 по 14 июля прошли экзамены. Экзаменационную комиссию возглавил исполняющий дела начальника АКОфлота Мухортов (занимал должность непродолжительное время, инициалы не установлены. — С. Г.). 17 июля выпускники отправились на суда [82, л. 283].

Некоторые моряки имели высокие и редкие в то время правительственные награды: капитан А. И. Дудник — орден Ленина, капитаны Ф. И. Волчкович и Е. Д. Бессмертный — ордена Трудового Красного Знамени, третий механик парохода «Коккинаки» А. Н. Соколов — орден «Знак Почета». Кроме того, 22 чел. были награждены знаками «Отличник рыбной промышленности» и 17 чел. — Похвальной грамотой НКРП СССР [83, л. 97].

В сентябре 1941 г. на судах АКО был восстановлен упраздненный в прошлом году институт помполитов: в военных условиях их организационной и воспитательной роли по проведению в жизнь «линии ВКП(б)» уделялось особое внимание. Вновь назначенным помполитам устанавливался должностной оклад на уровне ранее получаемого ими в политотделе, то есть 1 200 руб. в месяц. При выплате премий их приравнивали к старшим помощникам капитанов [82, л. 179].

Еще 27 июня 1940 г. флот заключил договор с воинским подразделением «склад № 786» о постройке последнего водохранилища и водопровода. Водопровод должен быть подходить к берегу «по указанию АКОфлота для снабжения судов водой в неограниченном количестве круглый год и безвозмездно». К 1 октября 1941 г. соорудили открытое водохранилище емкостью 250 куб. м, заполнявшееся водой из родников. От него протягивалась труба, не доходившая до берега на 75 м.

Выяснилось, что водохранилище заполнялось медленно, а его объем для снабжения пароходов был недостаточен, то есть «вопрос снабжения водой судов отпадает».

2 октября 1941 г. договор расторгли, учитывая, что «подход большинства наших судов к берегу из-за осадки может быть произведен не ближе 200 м, потребуется для приема воды свыше 300 м шлангов, чем не располагают наши суда, а в зимнее время подход судов вообще исключен из-за замерзания бухты» [84, л. 3].

На западной границе СССР сгушались тучи, но страна еще жила привычной мирной жизнью. В начале июня 1941 г. прибывший с западного берега Камчатки «Щорс» встал под срочную погрузку консервных баночек для Жупановского и Олюторского комбинатов и горючесмазочных материалов для Корфского, Кичигинского, Карагинского, Олюторского, Пахачинского и Хайлюлинского комбинатов. Выходивший из ремонта «Ительмен» также требовалось срочно заполнить банкой для западного побережья. Погрузка шла, по выражению начальника АКО, «безобразно». «Предупреждаю, что пароход “Щорс” должен быть отправлен в рейс 15 июня в 20 часов без минуты опоздания» [79, л. 68, 94].

Весть о начале войны застала большинство исправных судов в море. Команда «Щорса», получив сообщение об этом по радио, собралась на митинг, принявший следующую резолюцию. «Заслушав речь заместителя председателя Совнаркома СССР и народного комиссара иностранных дел тов. Молотова о неслыханном разбойничьем нападении германских фашистов на мирное население советских городов, экипаж парохода “Щорс” выражает свое негодование и заявляет: все, как один, по зову партии и правительства встанем на защиту социалистической непобедимой Родины! Будем держать свое судно в полной готовности для выполнения любого задания нашего советского правительства! Еще больше повысим дисциплину и организацию труда экипажа парохода. Обеспечим своевременное выполнение рейса, поможем нашей Красной Армии разгромить германских фашистов» [85, № 149].

Слова моряки подтвердили делами: экипаж «Щорса» добился в «предоктябрьском» (то есть посвященном 24-й годовщине Октябрьской революции 1917 г.) соревновании отличных показателей в выполнении осеннего рейса. Моряки сдали в Фонд обороны облигации государственного займа на 25 тыс. руб., еще 370 руб. они отправили для приобретения подарков бойцам Красной Армии [83, л. 88].

В итоге года «Щорс» (капитан П. Я. Жуковский) так же, как и «Чапая» (капитан Е. Д. Бессмертный), хотя и не выполнил задания по гру-

зоперевозкам, но доставил 250 000 ящ. консервных банок, горючее и рабочих на рыбокомбинаты побережья, обеспечив бесперебойный выпуск рыбопродукции для воюющей страны.

Другие пароходы тоже показали хорошие результаты. «Ительмен» (капитан М. Е. Зеленский) выполнил годовое задание на 102,7 %, «Чавыча» (капитан Ф. И. Волчкович) — на 125,7 %, «Анатолий Серов» (капитан А. И. Дудник) — на 120 % и «Коккинаки» (капитан В. Н. Соломко) — на 212,4 %. Их экипажи добились перевыполнения плана за счет превышения расчетной скорости хода и полной загрузки. Участие команд в погрузо-разгрузочных работах существенно сокращало время стоянки судов [86, л. 11].

Экипаж «Симы» в октябре и ноябре 1941 г. перевалил своими силами 3 974 т грузов. Лучшая бригада плотника Устинова добилась выполнения 271 % нормы, бригада штурманского ученика Наугольникова вырабатывала до 160 %. Инициаторами активного саморемонта стали механики Ильяшенко и Терещенко. Соревновались между собой две вахты, возглавляемые «мастерами кочегарского дела» Чернышевым и Леоновым.

С началом войны завоз материалов, снабжения, топлива на Камчатку заметно сократился. Такое положение потребовало рационального использования всех имевшихся ресурсов. Значительную долю затрат на эксплуатацию флота составляли расходы на топливо.

Еще 27 января 1941 г. трое сотрудников управления АКОфлота, в том числе инженер-теплотехник К., были командированы для производства теплотехнических испытаний на «Ительмен». Здесь они находились 35 суток, но фактически работали всего одни. 5 июня 1941 г. технический отдел АКО доложил, что материалы испытаний не обработаны и «представляют из себя отдельные черновые записки, а поэтому на основе этих материалов судить о правильной или неправильной работе судна, и тем более установить удельные нормы расхода топлива и смазки не представляется возможным».

Как показало проведенное расследование, главный инженер АКОфлота, обязанный проверять работу подчиненных, «заведомо зная, что испытания не выполнены, не принял никаких мер, а наоборот, скрыл все эти безобразия и на авансовых отчетах подтвердил целесообразность произведенных расходов, потворствуя этим самотеку в теплосиловом хозяйстве судов и недобросовестной работе...» 16 июня 1941 г. начальник АКО распорядился взыскать «незаконно полученные суммы, передать материалы следственным органам на предмет привлечения к уголовной ответственности» [79, л. 58].

Пароход «Сима» представил в управление флота анализ расхода топлива с 1 октября 1940 г. по 1 февраля 1941 г. Его подписали капитан, старший бухгалтер парохода, а также инженер-теплотехник К. По бумаге выходило, что судно сэкономило 323,7 т условного топлива и по существовавшему положению должно было получить свыше 30 тыс. руб. премии. Бухгалтерия АКО передала документ на проверку техническому отделу общества, выявившему вместо экономии пережоги в размере 241,5 т.

29 июня 1941 г. начальник АКО распорядился: «Усматривая в действиях К. преступление по должности... а также, принимая во внимание, что К. по приказу начальника АКО от 16 июня 1941 г. за № 444 уже привлекался к ответственности, приказываю: направить данные материалы следственным органам для приобщения к делу К. по привлечению его к ответственности по совокупности» [79, л. 43].

Для уменьшения расхода топлива приняли не только организационные, но и технические меры. На котлы «Симы» и «Чавычи» решили установить пароперегреватели, использование которых могло обеспечить экономию угля до 10 %, предусматривалось восстановление искусственного дутья в топки котлов на «Щорсе» и «Чапаеве». На дизельном «Максими Горьком» намечали использовать тепло отработавших газов и охлаждающей воды главного двигателя (ожидалась экономия до 20 %). Уменьшение затрат смазочных материалов по всем судам доходило до 20 %. Итогом всех этих мероприятий стало то, что 1941 г. АКО-флот закончил с прибылью, несмотря на невыполнение плана. Такой результат явился следствием заложенного в план избыточного количества топлива [83, л. 88—89].

Ряд судов добился существенных результатов в экономии горюче-смазочных материалов. Так, на «Эскимосе» машинист Егоров сберег 30 кг смазки, а кочегары Пичугин, Молодцов и Залогин за октябрь 1941 г. сэкономили 197 т угля. «На судне “Чавыча” выросли мастера своего дела: ...старший кочегар Филиппов, четвертый механик Припотень, показывающие примеры отличной работы, передающие свой опыт другим членам экипажа». Команда «Чавычи» сэкономила 13 % смазочных и прочих машинных материалов.

Начавшаяся война внесла изменения в работу флота: теперь он ориентировался на бесперебойную доставку снабжения и вывоз рыбопродукции для фронта. Для решения этой важнейшей задачи 20 августа 1941 г. начальник АКО издал приказ следующего содержания: «1. Обеспечить ежедневные диспетчерские сводки... Ежедневно к 10 часам утра

предоставлять сводки мне. Начало предоставления устанавливаю 21 августа. Для выполнения этой задачи установить круглосуточное дежурство диспетчеров АКОфлота, назначив диспетчерами Матусевича А. З., Жаркова Н. Е., Ирхина В. И. Диспетчерам иметь пост связи через радиостанцию порта и управления АКО с капитанами судов и директорами рыбокомбинатов. Вменить в обязанность капитанам флота рыбокомбинатов ежедневно давать информацию о приходе, отходе судов и их обработке. Временно исполняющему дела начальника Петропавловского рыбного порта Завадскому беспрепятственно, по первому требованию, предоставлять диспетчерам АКОфлота для поездок на суда катер. Радиостанции Петропавловского рыбпорта и управления АКО сводки передавать вне очереди...» [82, л. 212].

В этот же день, 20 августа 1941 г. для скорейшего окончания работ в принятый ранее план капитального ремонта были внесены изменения: сумма, выделяемая для этой цели, выросла до 7,61 млн руб.

В практике плавания судов АКО участились случаи утери якорей и цепей. Расследования показывали, что при более внимательном отношении капитанов и работников управления АКОфлота к своим обязанностям, в отдельных случаях этих потерь можно было бы избежать. Получить же новые якоря и цепи в военных условиях было проблематично. 29 ноября 1941 г. начальник АКО распорядился «провести специальную проверку технического состояния якорных цепей, соединительных скоб и брашпилей... Под личную ответственность капитанов подтверждаю, как правило, необходимость при постановке судов на открытом рейде выбрасывать вместе с якорем буюк».

Для сбережения древесины 9 декабря 1941 г. капитанов обязали «сбирать лесоматериалы (сепарация, стойла), сдавать на склады АКОфлота за особую плату 120 руб. за куб. м». Из этой суммы 80 руб. полагались предпрятию, а 40 — капитану для премирования членов экипажа [82, л. 14, 40, 214].

Помимо помощи фронту напряженным трудом в море, все экипажи ежемесячно, начиная с осени 1941 г., до конца войны отчисляли двухдневный заработок в Фонд обороны и участвовали в подписке на денежно-вещную лотерею. Только в ноябре 1941 г. они собрали: на «Ительмене» — 8 700, на «Щорсе» — 6 950 и на «Коккинаки» — 1 140 руб. Моряки этих судов также передали 60 предметов теплой одежды для бойцов Красной Армии. Команда «Эскимоса» решила ежемесячно отчислять в Фонд обороны свой трехдневный заработок. Дополнительно в январе 1942 г. она отдала двухдневную зарплату на покупку теплых

вещей для фронта, а в феврале — внесла личные средства на строительство танковой колонны [86, л. 15—16].

А вот что сообщали с «Орочона»: «...куплено: материала разного 388 м, две пары валенок, четверо теплых брюк, одна пара торбасов — 3 955 руб. Сдано наличными деньгами 354 руб. Отчислен однодневный заработок в фонд пострадавшим в оккупированных немцами районах, освобожденных Красной Армией, — 962 руб. Для покупки подарков для бойцов и командиров... к годовщине Красной Армии — 950 руб.» [86, л. 29].

Наряду с решением текущих производственных задач начался перевод работы подразделений АКО на военные рельсы. В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 2191-1000с от 6 ноября 1941 г., заместитель наркома рыбной промышленности СССР И. А. Шередека, находившийся во Владивостоке, и командующий Дальневосточным фронтом генерал армии И. Р. Апанасенко отдали распоряжение о военизации морского транспортного флота.

30 ноября 1941 г. НКПП СССР распорядился воссоздать политорганы в военизированных подразделениях флота рыбной промышленности. Вновь организовывался политотдел АКО, в АКОфлоте, Морлове и Петропавловском порту вводились должности комиссаров [87, л. 9].

Осенью 1941 г. отдел боевой подготовки (ОБП) АКО разработал специальную программу военных занятий с экипажами судов объемом 100 часов. АКОфлот не только отдавал своих моряков в Красную Армию и на флот, но и сам стал готовиться к возможному участию в боевых действиях: недалеко от районов его работы располагались военные базы Японии — союзника гитлеровской Германии.

В начале декабря 1941 г. начальник АКО С. П. Емельянов издал приказ о переводе «всех рабочих, служащих, инженерно-технических работников предприятий АКО, управления АКО, а также рыбаков рыболовецких колхозов Камчатки на положение состоящих на действительной военной службе независимо от возраста, пола и отношения к военной службе».

24 января 1942 г. начальник АКО распорядился организовать на базе судов общества два дивизиона: «особый транспортной службы» из пароходов АКОфлота и «рыболовецкой службы» из траулеров Морлова. Командирами дивизионов назначались начальник АКОфлота Я. М. Драбкин и директор Морлова АКО Г. Я. Ермошкин [88, л. 2].

Постепенно на судах было установлено вооружение, но военные команды для его обслуживания не назначались: расчеты орудий и пулеметов составили из штатных моряков.

Ремонтировавшиеся в 1941 г. в портах США «Эскимос», «Орочон» и «Якут» на обратном пути в СССР везли оборонные и снабженческие грузы. По некоторым данным, документального подтверждения которым автору найти пока не удалось, на них доставлялась и зажигательная смесь, известная под названием «моловский коктейль». Разлитая по бутылкам, она использовалась в боях под Москвой осенью и зимой 1941 г. для уничтожения фашистских танков и бронетехники. Пароходы выгрузили «моловский коктейль» во Владивостоке, откуда он дошел до подмосковных полей сражений.

С января 1942 г. планирование работы предприятий, в том числе и АКОфлота, стало вестись не по хозяйственным, а по календарным годам. Утвержденные показатели работы флота на 1942 г. включали доставку на Камчатку 91 900 т и 4 000 пассажиров, вывоз 31 600 т и переброску каботажом еще 47 300 т. В перевозках 1942 г. намечалось использовать 11 судов с общей грузоподъемностью 33 230 т. В течение 1942 г. АКОфлот намеревался построить в Петропавловске долгожданный склад материально-технического снабжения стоимостью 55 тыс. руб. и во Владивостоке — мастерскую междурейсового ремонта за 50 тыс. руб.

Среднегодовой списочный состав моряков устанавливался равным 550 чел. с фондом зарплаты 7 278 тыс. руб. Фактически по состоянию на 25 сентября 1942 г. трудились 558 чел. Недоставало двух радистов и нескольких лекомов (лекарских помощников), хотя последние были нужны только на время перевозки пассажиров. Требовались матросы и машинисты, и — особенно — кочегары 1-го класса. Ввиду нехватки последних, осенью «Эскимос» и «Орочон» ушли в рейсы с тремя вахтами кочегаров (обычно их было четыре, люди несли вахты по четыре часа через двенадцать). Комсостав признавался «удовлетворительным», за исключением плававших без дипломов трех третьих помощников и одного третьего механика. Аппарат флота был укомплектован полностью.

Управление АКОфлота для обслуживания нужд отделов эксплуатации и снабжения имело: построенный в 1932 г. катер «Анадырь» длиной 11 м с мотором мощностью 36 л. с., пятитонный рыболовецкий кунгас, крайне изношенную автомашину-пикап и автомобиль марки ГАЗ-АА [89, л. 270—271].

Техническое состояние судов АКОфлота к концу 1942 г. было следующим.

«Орочон» требовал замены просевшей дымовой коробки и прогоревшей дымовой трубы котлов. «Ительмен» вышел из капитального ремонта в Сизтле в июне 1942 г. Котлы ремонтировавшегося в прошлом

году в Сан-Франциско «Эскимоса» были изношены и подлежали замене. В феврале 1942 г. при нахождении в море в средней топке правого котла обнаружили две трещины. Котлы «Якута» также требовали замены. Регистр СССР не разрешал ему плавание в битом льду: корпус требовал смены 30 тыс. заклепок.

«Сима» вышла из капитального ремонта на ПСРВ 6 декабря 1941 г. В декабре 1942 г. из США для нее прибыли новые пароперегреватели. Полной замены требовали трубки конденсатора. «Чавыча» также нуждалась в восстановлении изношенных пароперегревателей, замены трубной части конденсатора и настила палубы над жилыми помещениями. «Щорс» вышел из капремонта и докования на ПСРВ 8 сентября 1942 г.

«Чапаяев» зимой 1941—1942 гг. плавал в тяжелых ледовых условиях, повредил корпус в районе бортовых бункеров. Для его восстановления следовало заменить 40 000 заклепок. Оба его котла нуждались в смене дымогарных труб. «Анатолий Серов» в 1942 г. хозспособом исправил деформированный во льдах гребной винт. Запасного винта судно не имело. Его корпус требовал крупного докового ремонта со сменой части листов обшивки и заклепок. «Максим Горький» прошел в декабре 1942 г. в Сиэтле междурейсовый ремонт и докование. В США для его главного двигателя заказали впускные и выпускные клапаны и шестерню регулятора числа оборотов.

«Коккинаки» в январе 1942 г. во льду б. Раковой повредил бронзовый винт, его исправили на ПСРВ, но неудовлетворительно. Запасного винта этот пароход тоже не имел. Со дня постройки лесовоз не получал дока. От вибрации на волнах у него дважды разрывался фальшборт. Палуба требовала конопатки и заливки варом [81, л. 13].

Зимой 1941 — весной 1942 гг. на Камчатке сложилась крайне тяжелая ледовая обстановка. Первые три месяца 1942 г. на западном побережье работать было нельзя: лед подошел вплотную к берегу, не давая приблизиться к нему пароходам. Рабочими оказались только шесть суток, да и то только в южных комбинатах — Озерновском и Кихчикском. Вследствие сильных морозов и штилей лед в Охотском море приобрел толщину до 70 см, а в местах сжатия — до 4 м. Занимая сплошное поле на север от Озерной, он совершенно парализовал деятельность флота. Из четырех пароходов, находившихся на Западной Камчатке, только «Сима» смогла выгрузить 71 % находившегося на борту и принять 600 т рыбопродукции. Ее приход удачно совпал с началом единственного северо-восточного шторма, отогнавшего льды от южных комбинатов. Работа судов на восточном побережье вследствие изрезанности берега

бухтами и заливами, в которых образовались непроходимые заторы, вообще была невозможна [86, л. 7].

«Анатолий Серов», вышедший 21 марта 1942 г. из Петропавловска на западный берег, вплоть до 9 мая дрейфовал в тяжелых льдах Охотского моря. «Капитан парохода т. Дудник, как работник знающий хорошо свое дело, осторожно относится к судовождению, в особенности в туманах, штормах, при подходе к берегу, не сходя с мостика, контролирует лично сам вахты. Все это говорит о заботливом и ответственном отношении к судну» [86, л. 32]. Тем не менее, во время плавания оно получило тяжелые повреждения: обшивка корпуса деформировалась, вывернулось и срезалось много заклепок, погнулись лопасти гребного винта, сломался брашпиль.

После освобождения из ледового плена пароход выгрузился в комбинатах, принял 2 860 т рыбопродукции вместо плановых 2 200 и направился во Владивосток, куда пришел 9 июня. Через неделю он встал в ремонт. Команда обязалась работать по двенадцать часов в сутки, добиваясь выполнения норм не менее чем на 200 %, и завершить все к 1 июля. Свои обещания она выполнила: при нормальной трудоемкости работ в 6 598 человеко-часов на них затратили 3 062, то есть перевыполнили нормы на 215 %.

Вот что писал 23 июля 1942 г. о ходе работ капитан А. И. Дудник: «Анатолий Серов» прибыл 8.06.1942 г. В 17 часов приступил к выгрузке. Закончил выгрузку 16.06 в 2 часа. Начало ремонта силами судозкипажа 16.06 в 7 часов, окончание — 30.06.1942 г. На судоремонт по палубной части на основании норм полагалось затратить 4 065 человеко-часов. Фактически затрачено времени 1 243 ч-ч, средний процент выполнения 327 %. На судоремонт по машинной части на основании норм предполагалось затратить 2 546 ч-ч, фактически затрачено 1 532, процент выполнения 166,2 %... В основном задержка судна в порту выразилась в несвоевременном выполнении заказов по мастерским» [86, л. 170].

Общая сумма участия моряков в государственном оборонном займе составила 34 470 руб. Они же подписались на денежно-вещевую лотерею на сумму 10 060 руб. При этом месячный фонд заработной платы команды составлял 31 000 руб. [86, л. 21—22].

После длительного ремонта 27 января 1942 г. вышла в свой первый рейс на Западную Камчатку «Сима». До первого пункта назначения — Озерной — она дошла за сутки. «Настроение команды было очень бодрое и возбужденное, все рвались поскорее прибыть к месту назначения». В Озерной разгружался лесовоз ДВГМП «Искра», поэтому «Сима»

потеряла в ожидании своей очереди «три золотых дня». С 1 по 21 февраля в труднейших ледовых условиях с нее сняли 2 065 т груза и погрузили 623 т рыбопродукции. На борту парохода оставались еще 835 т груза, но к последней неделе февраля лед стал особенно тяжелым.

С 21 февраля по 28 марта пароход непрерывно дрейфовал во льдах, его то прижимало к берегу, то несло на север или на юг. Несколько раз «Сима» неудачно пыталась пробиться к комбинатам. Когда бесполезность этих попыток стала очевидной, судно отозвали в Петропавловск. При выходе из льдов вышло из строя рулевое управление: сломался привод, лопнул румпель, погнулись баллер и перо руля. При исправлении механизмов особенно отличились старший помощник В. С. Дубасов, старший механик Нерух, второй механик П. А. Ильяшенко, боцман Мануйлов. На переходе судно попало в жестокий шторм. Тем не менее, благодаря слаженной работе экипажа оно 31 марта 1942 г. благополучно своим ходом дошло до Петропавловска [90, л. 34].

За время этого тяжелого плавания «Сима» дважды побывала в аварийных ситуациях. Первое происшествие случилось 2 февраля 1942 г. на рейде Озерновского рыбокомбината. Судно потеряло левый якорь и несколько смычек цепи. Второй случай имел место 25 марта 1942 г. в районе Микояновского комбината. Здесь произошла описанная выше авария рулевого устройства: капитан А. Е. Миронов неудачно дал задний ход во льду с рулем, находившимся в положении «право полборта».

Вопрос о его наказании решался на самом высоком уровне. 2 мая 1942 г. из Москвы на имя начальника АКО пришла правительственная телеграмма, подписанная заместителем наркома Николаевым: «Освобождение Миронова Симы не возражаю тчк Используйте меньшей работе». 5 мая 1942 г. начальник АКО, припомнив столкновение «Чапаева» с «Орочоном», случившееся в проливе Босфор Восточный в 1940 г. при участии А. Е. Миронова, приказал снять его с «Симы» и перевести на другую должность [90, л. 33, 35].

А. Е. Миронов подал заявление, в котором обосновал ошибочность этих решений. 30 июня 1942 г. для окончательного разбора дела в трехдневный срок создавалась комиссия под председательством капитана «Щорса» П. Я. Жуковского, включавшая капитана «Эскимоса» Н. П. Колесникова и капитана «одного из судов Морфлота» [91, л. 43]. Она, видимо, приняла взвешенное решение, так как известно, что в ноябре 1942 г. А. Е. Миронов командовал танкером «Максим Горький» [89, л. 268].

Другие суда также попали в сложное положение, из которого, к счастью, они успешно вышли. Так, 29 января 1942 г. «*Эскимос*» при поста-

новке на якорь у острова Беринга, на рейде села Никольского задел кормой каменистую банку, разорвав лист наружной обшивки на длину 1,5 м с наибольшей шириной до 3 см. Недалеко от места разрыва днище получило большую вмятину. Пароходу следовало выгрузить 20 т груза и два кавасаки. Этому препятствовали сильный ветер и крупная зыбь. «Эскимос» свыше двух суток держался в море под машиной, выжидая улучшения погоды. Получив от начальника острова сообщение о возможности выгрузки, он направился на рейд Никольского, пользуясь неоткорректированной картой, изданной в 1934 г.

Проведенное расследование установило, что авария явилась следствием того, что «капитан Квашинский К. Ф. недостаточно продуманно рискнул заходить на Никольский рейд... в темное время... имея ограниченный запас угля, стараясь его экономить. Несмотря на наступление темноты, желая воспользоваться возможностью для выгрузки, полагаясь на свой ранее безаварийный опыт, сознательно пошел на некоторый производственный риск, который на сей раз не оправдался». Повреждения устранили, зацементировав междудонное пространство. Это позволило продолжить эксплуатацию судна до постановки в док. Вопрос о применении мер судебного наказания или дисциплинарного взыскания к капитану начальник АКО вынес на рассмотрение наркома [92, л. 147, 155].

В январе 1942 г. «Максим Горький», шедший из Олюторки в Усть-Камчатск, был затерт дрейфующими льдами в районе залива Озерного. Войдя во льды, капитан П. Н. Козлов неправильно оценил ледовую обстановку, изменил курс для выхода на чистую воду, «этим самым приблизил судно к берегу и оказался в сплошном торосистом крупноблотном дрейфующем льду, где его зажал и дрейфовало в зюйдовом направлении». Воспользовавшись образовавшейся во льду трещиной, танкер развернулся и стал пробиваться к выходу на чистую воду в сторону моря. Вскоре корпус завибрировал, машина увеличила обороты. Это явилось следствием поломки лопасти гребного винта. Пройдя траверз мыса Столбового, танкер вышел на чистую воду [92, л. 205].

Убыток от происшествия составил 34 573 руб. 60 коп. Капитан получил за это строгий выговор, так как не подготовился к рейсу, не изучил по логии гидрологического режима, не учел зимних особенностей плавления и не информировал старшего помощника о своих намерениях, чем «лишил его возможности принимать участие в вопросах безопасного судовождения» [92, л. 204—205].

После этого танкер совершенно не участвовал в перевозках вначале из-за смены винта, а впоследствии ввиду невозможности подойти к мес-

ту погрузки — нефтебазе в Сероглазке. Здесь лед имел такую толщину, что его не смог преодолеть даже ледокол [86, л. 7].

В конце января и первой половине февраля 1942 г. «Чавыча», следуя с путинными грузами из Владивостока на Западную Камчатку через Цусимский пролив, по пути претерпела суровые испытания, перенесла два сильных шторма. Пароход принял во Владивостоке скверный уголь. К концу дня 29 января барометр начал падать. Моряки дополнительно укрепили палубный груз. 30 января началась сильная качка. Здесь и проявилось низкое качество топлива: давление в котлах упало, судно развернуло лагом к волне. Волны захлестывали палубу, разрушали двери, судовое имущество. Капитан решил поставить пароход кормой на волну, начал менять курс вправо по мере смещения шторма к северу. Для облегчения кормы выкачали 100 т пресной воды. «Чавыча» стала меньше принимать воды на кормовую палубу, но волны продолжили свое разрушительное действие. Чтобы успокоить их, моряки применили старинный способ: стали лить за борт через шпигаты машинное масло. Это дало ожидаемый результат. Таким способом боролись со стихией до полудня 31 января, когда центр циклона обогнал пароход и начал уходить от него. Ветер стал стихать, волнение уменьшилось.

До 8 февраля погода благоприятствовала дальнейшему плаванию. Пароход направился в Петропавловск для ликвидации полученных повреждений. Ночью 8 февраля начал усиливаться северо-восточный ветер, достигший к восьми утра штормовой силы. Давление пара в котлах упало до четырех атмосфер, судно вновь поставило лагом к волне. Снова пробовали лить масло, но на сей раз безуспешно. В таком положении «Чавыча» находилась до 13 февраля. Пароход снесло на 70 миль в юго-восточном направлении, он «обезуглился», так как суточные нормы расхода топлива были заметно превышены. Вызвали помощь из Петропавловска. Она пришла утром 13 февраля в лице «Чапаева», доведшего «Чавычу» на буксире до порта. Рейс был прерван.

Расследование установило, что со стороны экипажа «каких-либо упущений в подготовке к большому переходу или неправильных действий в судовождении во время шторма допущено не было. Аварийные последствия по судну перенесенных двух тяжелых штормов явились результатом снабжения во Владивостоке некачественным углем... Пароход терял управляемость и вынужден был следовать по пути движения шторма». Убытки от смывтого груза составили 303 300 руб. и были отнесены за счет фрахтователя — Владивостокской конторы АКО [92, л. 214, 238].

27 февраля 1942 г. «*Чапаев*», находившийся в Охотском море в районе рыбокомбината им. Микояна с грузом пиломатериалов, попал в тяжелую ледовую обстановку и дрейфовал зажатый во льдах до 15 марта. Сильное сжатие началось 27 февраля около шести утра: в подводной части форпика потекли заклепочные швы. Течь устранили постановкой цементных ящиков.

10 марта капитан «*Чапаева*» Е. Д. Бессмертный получил распоряжение немедленно сниматься и следовать в Петропавловск. Учитывая тяжелую ледовую обстановку на Западной Камчатке, где льды стиснули «*Симу*» и «*Якут*», зная о предстоящей посылке из Петропавловска в эти же районы еще ряда пароходов, он решил рекомендовать руководству АКО воздержаться от этого до улучшения ситуации. Капитан вручил радисту радиограмму следующего содержания: «Учитывая исключительно тяжелую ледовую обстановку, в целях сохранения корпусов, винтов, экономии бункера, прочего, пока от посылки наших судов воздержитесь. Держите их в готовности в порту. Суда необходимо сохранить для работы [во время] навигации. Улучшение ледовой обстановки, возможность работы сообщу».

Радист, считая содержание радиограммы не подлежащим оглашению, не передал ее, не предупредив об этом капитана. В ходе расследования капитану было предложено наложить на радиста взыскание. На будущее капитаны судов, «находящихся в подобных обстановках», получили предписание «всемерно оберегать суда от работ во льдах, как конструктивно неприиспособленные». Начальнику АКО флота следовало организовать систематическое получение информации о ледовой обстановке и наносить сведения на специальную карту, «каковой ориентироваться при посылке судов в рейс» [92, л. 290—291].

Годовой план грузоперевозок «*Якуту*» был определен в размере 14 200 т. К выполнению задания судно приступило в январе 1942 г., выйдя в рейс из Владивостока на Западную Камчатку с углем. Мощные ледовые поля в Охотском море вынудили пароход длительное время дрейфовать. Лишь в начале апреля с большими переборами он приступил к разгрузке в Микояновске. Здесь принял продукцию и доставил ее во Владивосток. За этот рейс судно перевезло 4 959 т и 246 пассажиров. Из-за длительного отсутствия связи с берегом судно не могло пополнить запасы продовольствия. В результате треть моряков заболела цингой, «что, бесспорно, отразилось на политико-моральном состоянии всего коллектива и особенно на командном составе, который... не был подготовлен к тяжелым операциям».

В следующее плавание из Владивостока в Анадырь пароход вышел 1 июля 1942 г., вернулся обратно 12 сентября 1942 г., перевезя 6 674 т и 390 чел. На стоянках экипаж покрасил борта и надстройки. В Анадыре моряки принимали активное участие в грузовых работах. Здесь же они ловили и заготавливали рыбу для собственного пропитания. «В течение этих рейсов экипаж работал по 12—15 часов в сутки. Исключительно большая работа была произведена палубной командой при буксировке плота из Усть-Камчатска в Петропавловск. Несмотря на свежую штормовую погоду (до 9 баллов) и неоднократный обрыв плота, последний был в целости доставлен в Петропавловск, за что часть коллектива начальником АКО была премирована, части объявлена благодарность и отпущены средства для премирования команды».

Третье плавание прошло на восточное побережье. Здесь приняли 2 195 т груза и 56 пассажиров, часть которых доставили в Петропавловск. К концу октября 1942 г. пароход выполнил годовой план грузоперевозок на 88,6 %. На подарки бойцам Красной Армии экипаж «Якута» собрал 4 560 руб.

Жилые помещения судна находились в плохом состоянии. По мнению помполита В. П. Реброва, «объясняется это дело тем, что, с одной стороны, бывший старпом... основательно запустил пароход... С другой стороны, все жилые помещения парохода не ремонтировались с 1934 г. При ремонте в Америке в 1941 г. на ремонт кают не затрачено ни одной копейки. Покрасочные материалы, как правило, отсутствуют. К тому же с постройки пароход работал на жидком топливе, а сейчас работает на угле, отсюда главное загрязнение и, несмотря на то, что экипажем проводится большая работа по наведению чистоты, все же нужных результатов добиться не можем. Необходимо при постановке в ремонт запланировать переборку жилых помещений по примеру “Щорса”» [86, л. 158—159].

С началом войны большое внимание было уделено ужесточению дисциплины среди экипажей судов. В соответствии с указанием НКРП СССР, начальник АКО 29 мая 1942 г. приказал распространить на все суда общества Устав о дисциплине рабочих и служащих Морского флота Союза ССР, утвержденный постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1085 от 22 июня 1940 г., и Устав службы на судах Морского флота Союза ССР, утвержденный НКМФ СССР 5 августа 1941 г. [90, л. 130].

Нарушителей Указов Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня («О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих

и служащих с предприятий и учреждений») и 10 августа 1940 г. в АКО-флоте за 1942 г. насчитывалось 79 чел. Из них осудили на разные сроки и направили на принудительные работы 61 чел. [89, л. 270]. Дисциплина на судах поддерживалась строгими мерами: только за первое полугодие 1942 г. на «Орочоне» за прогулы осудили трех человек. За опоздание при отходах во Владивостоке и Петропавловске осудили еще двоих моряков [86, л. 29].

По сообщению политрука «Коккинаки» Г. И. Худышкина, с 20 января по 25 ноября 1942 г. из 37 членов экипажа под судом побывали четверо: «Кочегар 1-го класса Тимохин и машинист Русов отказывались выходить на лебедочные работы, за что осуждены по Указу от 26.06.1940 г. Два нарушения устава: бывший третий помощник Цыба Н. Д. при исполнении вахтенной службы допустил распитие спиртных напитков с подчиненными... Приговорен военным трибуналом к четырем годам с отправкой на фронт. Кочегар Левченко (судовой артельщик) за спекуляцию приговорен к трем годам тюремного заключения. Всего 12 административных взысканий, но за то же время 102 благодарности приказами по судну и АКОФлоту» [86, л. 119].

Политрук «Чапаева» докладывал, что «в июле месяце матрос Воронин не явился на вахту, и в сентябре кочегар Бугаев явился на судно в нетрезвом виде и в силу этого не был допущен на вахту. Оба они осуждены к шести месяцам принудительных работ с удержанием из зарплат 25 %» [86, л. 138].

Приказ по АКО № 259 от 23 июля 1942 г. озвучил решения военного трибунала Тихоокеанского флота:

«1. Капитан танкера «Максим Горький» Козлов П. Н. допустил на судне антисанитарное состояние жилых помещений, не обеспечил надлежащего хранения аварийных и противопожарных средств — к одному году исправительных работ по месту работы.

2. Шелепов Д. М. — третий механик танкера «М. Горький» — 10.3, находясь в нетрезвом состоянии, не мог нести вахту. 5.06, будучи отправлен на берег по служебным делам, напившись пьяным, опоздал к отходу судна — три года исправительно-трудовых лагерей. Приведение приговора отсрочено до окончания войны, а Шелепов направлен в действующий ВМФ.

3. Фролов В. Х. — машинист 1-го класса парохода «Сима» — во время нахождения судна 13.05.1942 г. на Петропавловском рейде, будучи предупрежден вахтенным механиком о том, что с 19 часов должен работать на лебедке, самовольно отлучился на берег в 18 часов и вер-

нул 14.05 в 2 часа. Пять лет исправительно-трудовых лагерей, с отсрочкой приговора до окончания войны и направлением его в действующую армию.

4. Шеян П. Д. — второй помощник парохода “Чавыча” — во время нахождения судна на западном побережье Камчатки в условиях дрейфующих льдов 29.04, приняв вахту от третьего помощника и от него распоряжение капитана о промере глубин и отводе судна мористее, не выполнил, и вопреки распоряжения капитана в ночное время полным ходом в течение всей вахты форсировал лед, при этом не выставив наблюдающего за состоянием льда у кормы. В результате произошла авария рулевого управления. С целью скрытия аварии Шеян при сдаче вахты капитану не доложил и не сделал записи в вахтенный журнал. Четыре года исправительно-трудовых лагерей с отсрочкой с направлением в действующий ВМФ...» [91, л. 87].

17 февраля 1942 г. С. П. Емельянов подписал подготовленный начальником ОБП старшим лейтенантом М. Ивановым приказ «О прохождении военно-морской подготовки личным составом дивизионов флота АКО». Их командирам следовало обеспечить учебу моряков согласно разработанным планам. Ответственность за прохождение программ боевой подготовки возлагалась на капитанов и политруков судов. Командирам дивизионов следовало их «контролировать и давать свои указания». Пятого числа каждого месяца результаты учебы и проверок должны были рапортом доноситься начальнику АКО.

С 3 апреля 1942 г. начал действовать утвержденный командиром Петропавловской военно-морской базы (ПВМБ) капитаном 2-го ранга Д. Г. Пономаревым календарный план подготовки первого и второго дивизионов флота АКО на апрель — июнь 1942 г. Он предусматривал 150 часов занятий по каждой боевой части, в том числе 12 часов тревог и учений. Позже программа была увеличена до 240 часов.

15 апреля 1942 г. заработала комиссия по осмотру судов АКО «на предмет оборудования артиллерийским и пулеметным вооружением». Возглавил комиссию М. Иванов, в нее вошли военный инспектор АКО Бут, начальник АКО флота, капитан и старший механик осматриваемого судна, а также военный специалист от ПВМБ.

По каждому судну следовало составить акт с указанием калибра, количества и мест установки орудий, пулеметов, мест хранения боезапаса и представить его на утверждение командиру ПВМБ. Все это должно было обеспечить самооборону судов от возможных атак авиации и подводных лодок.

Проведение военных занятий на первых порах осложнялось отсутствием специальной литературы и пособий. Помполит парохода «Анатолий Серов» В. П. Румянцев в августе 1942 г. сообщал: «Несмотря на то, что на изучение военного дела положено много трудов, все же результаты освоения... являются некачественными. Объясняется это тем, что у нас на судне нет ни одного командира, знающего военное дело, не у кого позаимствовать в учебе. Из пособий имеется одна единственная книга “Военно-морское дело” на всю команду, что особенно затрудняет самостоятельное изучение материалов».

На «Орочоне» успешно завершили 110-часовую программу всеобщего обязательного военного обучения. Здесь также имелись «трудности в наглядных учебных пособиях. Попытки достать оружие для практических занятий не увенчались успехом. До сих пор не имели даже малокалиберной винтовки, не говоря о другом оружии» [86, л. 22, 29].

На «Чапаеве» действовала первичная организация Осоавиахима из 30 чел. В течение 1942 г. с ними прошли занятия по изучению противобоеза, трехлинейной винтовки, устава ВМФ. Палубная команда практиковалась в световой и флажной сигнализации, игрались пожарные и водяные тревоги. Моряки познакомились с типами кораблей ВМФ и самолетов [86, л. 138].

Освоение военного дела на «Максиме Горьком» заключалось в строевой подготовке, четырех занятиях по штыковому бою, изучении винтовки и способов противохимической защиты. Были подготовлены два расчета пулемета Дегтярева, сыграно 16 тревог, в том числе две противовоздушные и две химические. В результате выяснилось, что «команда требует большей подготовки... Помощи от военного сектора АКО никакой нет, кроме разработки программ, а материалом, как правило, по темам не обеспечивает. Все темы, которые на судах не в состоянии провести своими силами, начальник боевой подготовки т. Иванов обещал проводить во время стоянки в порту, но и этого не делается» [86, 150].

В течение первого полугодия 1942 г. АКОфлот покинули 95 человек. Из них девятих призвали в армию, а среди прочих много моряков уволилось по болезням — зимой 1941—1942 гг. наблюдались вспышки цинги. Значительная убыль личного состава стала существенной проблемой, так как резерва кадров, особенно командных, не имелось. Из-за этого пришлось прибегать к найму моряков во Владивостоке, причем вновь принимаемые не всегда оказывались на высоте. Выходом из сложившегося положения стало «продвижение собственных кадров»: так, три старших помощника (М. К. Виннер, В. С. Дубасов, И. Д. Кадет) были

выдвинуты в капитаны. По состоянию на 31 декабря 1942 г. в АКОфлоте работали 120 стахановцев и 32 ударника. За год уволились 215 чел., в том числе 35 из-за призыва в армию и на флот [81, л. 18, 26]. Один из призванных — помполит «Ительмена» Николай Никифорович Сильянов — погиб в боях под Сталинградом.

В начале 1940-х гг. на Камчатке стал активно внедряться новый способ заготовки рыбной продукции путем ее замораживания. Первая серия холодильников на базе Морлова Моховая и комбинатах побережья вступила в строй в конце 1940 и первой половине 1941 г.

12 марта 1942 г. начальник АКО распорядился для скорейшего окончания строительства холодильников второй серии (в Кихчике, Пымте, Кировске и Колпаково) «под личную ответственность начальника АКО-флота Драбкина, а также капитанов пароходов “А. Серов” — Кадет, “Чавыча” — Волчкович, “Коккинаки” — Коломеец, “Якут” — Гассе, “Орочон” — Барботько, завезти... для утепления холодильников шлака общим количеством по 400 куб. м. по каждому холодильнику» [92, л. 167].

В этот же день, учитывая, что Петропавловский порт АКО не успевает обрабатывать прибывавшие в большом количестве суда, АКОфлот получил приказ бункеровать пароходы углем своими силами, мобилизовав для этого всех членов экипажа, за исключением капитана, старшего механика и старшего помощника, которые были обязаны руководить круглосуточно шедшими работами [92, л. 162].

Весной 1942 г. выяснилось, что своевременная доставка консервных банок комбинатам восточного побережья к началу путины может сорваться. Для ускоренной погрузки банок на пароход «Чавыча» были привлечены сотрудники управления и предприятий АКО, а также служащие городских учреждений. С 28 мая 1942 г. работы организовали круглосуточно в две смены, трудившиеся по десять часов.

Ночная смена собиралась для отправки на жестянобаночную фабрику на Озерновской косе в шесть часов вечера. В течение часа они добирались на плавсредствах до фабрики и после завтрака приступали к погрузке, длившейся до часа ночи. Затем следовал часовой перерыв на отдых и питание, а с двух часов ночи работы возобновлялись и длились до семи часов утра. После завтрака люди отправлялись по домам [91, л. 121, 123].

Экипажи судов принимали все меры к увеличению количества перевозимых грузов и уменьшению балластных пробегов. Пароход «Орочон» при грузоподъемности в 4 600 т за первый рейс в 1942 г. перевез 4 762, в следующем — 5 593, а в последнем — уже 6 033 т. По результа-

там работы во втором квартале 1942 г. экипаж «Орочона» завоевал первую премию во Всесоюзном соревновании НКРП СССР. За полугодие моряки выполнили план грузоперевозок на 124,9 %. Возглавлял экипаж «Орочона» Г. А. Барботько, работавший капитаном в АКО с 1929 г. Вместе с ним отлично трудились старший механик К. П. Коробов, второй механик П. Г. Кибличенко, боцман А. О. Башкирцев, матрос 1-го класса Ф. Ф. Недолужко [93, № 171].

«Эскимос» под командованием капитана Н. П. Колесникова в своем четвертом рейсе имел задание получить на Сахалине полный груз угля для Петропавловска. При грузоподъемности 3 200 т судно приняло 3 692 т, в Пиленге взяло четыре 10-тонных кунгаса, а в Ныйво — плот-сигару весом 2 574 т. Все это было доставлено в Петропавловск в полной сохранности. Таким образом, «Эскимос» за один рейс перевез 6 305 т. Факт буксировки плота-сигары с Сахалина в Петропавловск через Охотское море и Тихий океан *не имел примера в истории дальневосточного мореплавания*, а экипаж «Эскимоса» проявил в этом деле инициативу, новаторство и энергию.

С. П. Емельянов и Я. М. Драбкин, считая, «что в дальнейшем буксировка леса в сигарах с острова Сахалин и других пунктов должна стать одним из основных видов завоза леса на Камчатку», обратились к наркому, прося «в целях заинтересованности судоекипажей и для заострения внимания всех моряков на важность вышеуказанного мероприятия», поощрить их приказом по НКРП [91, л. 132].

Наркомат принимал и другие меры для стимуляции деятельности экипажей. Так, начальник флота оповестил моряков: «Распоряжением замнаркома Шередека устанавливается премиальная плата сверх основной заработной платы за каждую тонну рыбопродукции, принятую на комбинатах и доставленную в пункты назначения, в следующих размерах (коп.): “Орочон”, “Ительмен” — 170; “Сима”, “Чавыча”, “Эскимос”, “Щорс”, “Чапаев” — 200; “Якут”, “Коккинаки”, “Анатолий Серов” — 250. За перевыполнение рейсового плана по вывозу... устанавливается дополнительная премия... Капитан имеет право частично или полностью лишать плохо работавших членов команды. Срок действия: по западному побережью 1.11, по восточному — 1.12» [86, л. 25].

План третьего квартала 1942 г. «Эскимос» выполнил на 141,1, а «Орочон» — на 140,1 % [81, л. 24]. НКРП премировал оба судна [94, л. 117].

В начале сентября 1942 г. «Якут» под командованием капитана П. Д. Киселева, имея полный груз рыбопродукции, взял в Усть-Камчатске на буксир плот-сигару объемом 1 384 куб. м. При следовании к мес-

ту назначения караван застиг восьмибалльный шторм. Сигару оторвало, ей грозила гибель. «Якут», несмотря на сильную зыбь, смог подойти к плоту, и моряки — боцман Трякин, матрос Мамонтов прямо с борта спрыгнули на сигару и начали крепить буксир. Не считаясь с риском быть смытыми волнами, на сигаре также работали второй помощник капитана Гречищев и матрос Лютый. В результате такой самоотверженности и героизма экипажа плот вновь взяли на буксир и доставили на место назначения [91, л. 161].

Помполит «*Анатолия Серова*» В. П. Румянцев в августе 1942 г. так докладывал о деятельности своего судна: «За переход Владивосток — Петропавловск ежедневно выпускаем диаграмму с показателями работы в отдельности на каждой вахте: давление пара, обороты винта, пройденные мили за вахту. За этот же переход в порядке тренировки команды произведено шесть учебных тревог. За дисциплинированное поведение, хорошие показатели на ремонте и в рейсе 11 чел. из команды объявлена благодарность и за перевыполнение рейсового плана объявлена благодарность всему экипажу» [86, л. 22].

Лесовоз «*Коккинаки*» выполнил план грузоперевозок 1942 г. на 108 %, сэкономив 768 т угля, что составило 24,6 % его годовой потребности. Среди машинной команды стал популярен лозунг: «Ухаживать за механизмами, как боец на фронте ухаживает за своим оружием», позволивший увеличить эксплуатационную скорость судна на 15 %. Экипаж, насчитывавший 25 стахановцев и ударников, выполнял текущий ремонт исключительно собственными силами. Особенно хорошо трудились второй помощник капитана С. Г. Митяев, боцман П. Е. Клименко, второй механик З. Н. Алешков, третий механик А. С. Царев, матрос А. Шавкунов, плотник М. Дурнов, кочегары Г. С. Попов, Ф. Я. Шаталов, П. Науменко. Большим уважением экипажа пользовалась пекарь М. И. Стрюкова, которой шел шестьдесят второй год.

Вот как выглядели обязательства экипажа «*Чапаева*» на навигацию 1942 г., принятые во время стоянки судна во Владивостоке 1 июля 1942 г.: «Экипаж парохода “Чапаев” в ответ на первомайский приказ т. Сталина (о разгроме немецко-фашистских захватчиков в 1942 г. — С. Г.), включается во Всесоюзное социалистическое соревнование на лучшее транспортное судно в системе Наркомрыбпрома. Экипаж обязуется выполнять планы не ниже, чем на 110 %, увеличить грузоподъемность судна на 5 %, увеличить ходовую скорость на 15 % — вместо 7,8 узлов дать 9,1. До конца хозяйственного года не допускать ремонтов с выводом судна из эксплуатации. Междуреисовые ремонты проводить силами экипа-

жа, выполнять сдельные нормы на 150—200 %, принимать активное участие в погрузо-разгрузочных работах — переработать силами экипажа не менее 2 500 т и обеспечить работу на лебедках. Сокращать расход норм топлива и смазочных материалов на 5 % от суточной нормы однотипных судов Госморпароходства, работающих на жидком топливе».

Чапаевцы принимали вызов экипажа «Щорса» и предлагали ежеквартально проводить взаимную проверку хода социалистического соревнования. В качестве «жюри» в состязании выступали начальник АКО-флота Я. М. Драбкин и руководители основных отделов предприятия.

Правда, сократить расход топлива, как позже выяснилось, было сложно: во время зимних плаваний по Западной Камчатке пароход сильно повредил корпус и получил течь в районе цистерн. К лету ежедневная потеря топлива достигла 1,5 т. Проведенная во Владивостоке электрозаварка трещин положительного результата не дала. Этот дефект можно было устранить только в доке.

В июне 1942 г. специальная комиссия при рыбном порте проверяла технические знания кочегаров и машинистов «Чапаева». Все прошедшие проверку получили удостоверения, дававшие им право занимать данные должности [86, л. 135, 138].

Продолжилась практика направления судов за границу. В сентябре 1942 г. из Петропавловска в Портленд вышел «Орочон». Здесь в течение девяти суток он одновременно производил текущий ремонт и принимал груз. Из-за отсутствия в Портленде угля за бункером пароход направился в Сизтл, затратив на это 19 суток, в результате чего продолжительность рейса составила два месяца. Во время ремонта пароход снабдили зенитным вооружением. Находясь в США, экипаж «Орочона» приобрел 59 пар теплых носков и 50 пар белья стоимостью 108 долларов, которые решили передать в действующую армию. Во время обратного перехода в СССР экипаж, разбитый на боевые расчеты, провел несколько учебных тревог и девять занятий у орудий. В ноябре 1942 г. «Орочон» прибыл во Владивосток. В результате максимального использования емкости трюмов вместо положенных 4 600 т судно перевезло за этот рейс 4 925 т снабженческих и оборонных грузов. Всего за год пароход вместо плановых 19 300 доставил 22 061 т груза.

«Орочон» за первое полугодие 1942 г., «как передовой пароход», был представлен НКРП и ВЦСПС кандидатом на получение знамени Государственного Комитета Обороны, но такового не удостоился [86, л. 26].

24 ноября 1942 г. из Петропавловска в Портленд отправился пароход «Щорс». По пути с 1 по 6 декабря 1942 г. он снял с парохода «Турксиб»,

выброшенного штормом на камни Алеутских островов, 450 т груза. 19 декабря 1942 г. судно встало в ремонт, который шел медленно. Многие работы, в том числе переборку главной машины, выполняла команда. В конце января «Щорс» начал погрузку и 8 февраля взял курс на Петропавловск. Во время рейса дважды приходилось стопорить машину для устранения выявившихся дефектов. В США на «Щорсе» установили пушку и два крупнокалиберных пулемета. Приписанные к ним моряки, по словам помполита М. И. Первушина, хорошо овладели вверенным им оружием. По приходе в Петропавловск экипаж передал местным властям в подарок к 25-й годовщине РККА 92 пары шерстяных носков и ящик сигарет, купленные на личные средства (61 доллар). Кроме этого, моряки, откликнувшись на призыв тамбовских колхозников, внесли на постройку танковой колонны «Камчатский рыбак» 14 200 руб. наличными [95, л. 15—22].

(В 1943 г. Камчатка получила благодарность Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина: «Прошу передать трудящимся Камчатской области, собравшим, кроме ранее внесенных 32 миллионов рублей и облигациями госзаймов 33 миллионов рублей в фонд обороны Союза ССР, дополнительно 14 миллионов рублей на строительство танковой колонны “Камчатский рыбак” — мой братский привет и благодарность Красной Армии»).

Выполнение плана перевозок, установленного на 1942 г., показано в табл. 1.16 [95, л. 97].

Таблица 1.16

Судно	Грузы, т			Пассажиры		
	план	отчет	% вып.	план	отчет	% вып.
«Орочон»	19 300	21 670	112,3	600	436	72,7
«Ительмен»	10 800	19 851	183,8	300	96	32,0
«Сима»	19 600	17 596	89,8	600	782	130,4
«Чавыча»	19 600	18 496	94,4	325	320	98,5
«Эскимос»	18 400	21 982	119,5	810	913	112,7
«Якут»	14 200	13 959	98,3	625	845	135,2
«Чапаев»	18 700	11 271	60,3	365	658	187,7
«Щорс»	10 400	6 477	62,3	175	252	144,0
«А. Серов»	16 800	12 497	74,4	120	296	146,7
«Коккинаки»	14 000	13 262	94,7	80	60	75,0
«М. Горький»	9 000	7 786	86,5	—	39	—
Всего:	170 800	164 847	96,5	4 000	4 697	117,4

Как видно, задание по грузам оказалось невыполнено на 5 953 т или на 3,5 %, по пассажирам — перевыполнено на 17,4 %. Общий итог — 97,0 %.

Невыполнение плана стало результатом уменьшения числа сделанных рейсов против плановых: 82 вместо 105, снижения эксплуатационной скорости с 172,8 миль в сутки до 153, увеличением среднего пробега из-за переходов в ненавигационное время через Цусимский пролив и выполнения не предусмотренных планом «спецрейсов».

В течение 1942 г. резко уменьшилось время, расходуемое на чистки котлов, техосмотры, междурейсовые ремонты, а также на дератизацию, то есть на борьбу с грызунами. Это признавалось свидетельствующим «о плохой постановке эксплуатационной службы» и подтверждалось тем, что из 2 147,6 тыс. руб., выделенных на текущий ремонт, были использованы всего 753,7.

На чистку котлов потратили только треть от запланированного. Пароходы «Ительмен» и «Чапаев» ее не производили вообще. Результат: перерасход условного топлива по флоту составил 994 т. На дератизацию, имеющую «важное значение при перевозке рыбопродукции россыпью и хлебных грузов», надлежало израсходовать 31,6 тыс. руб., но фактически истратили лишь 7,1.

Сельхозферма в 1942 г. сработала плохо. Она должна была засеять 5 га картофеля (ожидавшийся урожай 80 ц с гектара), 3 га капусты (125 ц), 2 га моркови (80 ц), немного свеклы и лука. Общая посевная площадь определялась в 10 га. Товарной продукции с нее намечали получить 643,5 ц. В течение лета и осени 1942 г. следовало освоить 7,5 га новых земель. Поголовье скота на 1942 г. определялось в количестве 12 коров, 87 свиней, пяти лошадей. Намечалось «вести птицеводство» и к концу года поднять его поголовье до 160 шт. Для прокорма скотины следовало запастись 150 т сена и силоса [96, л. 1—2].

На деле же посеяли 3,9 га, собрали 278,1 ц продукции, то есть 33 %. Себестоимость центнера картофеля превысила плановую более чем втрое (288 вместо 81 руб.), а капуста обошлась аж в восемь раз дороже (657 вместо 81 руб.). Ферма заготовила 12,6 т сена и 47,5 т силоса и располагала 13 коровами, одним быком-производителем, семью телками, пятью бычками, тремя свиноматками, 15 поросятами и тремя лошадьми. На подсобном хозяйстве имелись шесть жилых помещений [89, л. 271].

В итоге руководство АКО заключило: «Отчетные показатели не дают основания признать хозяйственную деятельность АКОфлота за 1942 г. удовлетворительной» [96, л. 9—11]. Тем не менее, 1942 г. был завершен с прибылью в размере более 7 млн руб. За простои пароходов с грузополучателей (комбинатов) флот взыскал 1 786,8 тыс. руб. штрафов [96, л. 26].

В октябре 1942 г. начальником АКОфлота стал Александр Яковлевич Каменецкий [89, л. 268].

Двухлетний опыт централизации учета в АКОфлоте показал невозможность своевременного контроля работы судов. Ввиду постоянного нахождения их в плаваниях, управление флота не могло регулярно получать отчетность. Текучесть рядовых моряков, частые перемещения комсостава, ненадлежащее оформление дел в процессе их приема и передачи нередко создавали крупные недостатки и невозможность определения ответственных за них лиц. Для предотвращения этого с 1 января 1943 г. все суда снова переводились на полный хозрасчет с самостоятельным балансом. На них возвращались старшие бухгалтеры. В порядке опыта у самых крупных судов открывались отдельные счета в госбанке. В действие вводилось «Положение о хозрасчетном морском транспортном судне Управления флота АКО», представленное А. Я. Каменецким руководству общества 26 декабря 1942 г. [89, л. 282].

Проведенная в феврале 1943 г. сектором местной противовоздушной обороны (МПВО) АКО проверка состояния оборонной работы показала, что на некоторых судах она почти отсутствовала. Посты МПВО здесь не были организованы, занятия и тревоги с моряками не проводились. 16 февраля 1943 г. заместитель начальника АКО Гусев распорядился в трехдневный срок дать указания всем капитанам организовать подготовку к сдаче норм противовоздушной и химической обороны (ПВХО) в соответствии с постановлением СНК СССР от 2 июля 1941 г., а на каждом судне создать комиссии по приемке норм [89, л. 100].

16 марта 1943 г. вышел приказ № 07 по Управлению военизированного флота (УВФ) Камчатского бассейна (так стала называться организационная структура, руководившая первым и вторым дивизионами, то есть АКОфлотом и Морловом) об улучшении боевой подготовки на судах. Командирам дивизионов А. Я. Каменецкому и Г. Я. Ермошкину с приходом судов в Петропавловск совместно с их капитанами и представителями ПВМБ следовало укомплектовать все посты, установленные боевыми расписаниями судов.

Занятия с личным составом проводились по особому распорядку, составлявшемуся перед выходом из Петропавловска или Владивостока. Для них устанавливалось следующее обязательное время: один час в течение рабочего дня во время плавания и два часа ежедневно во время стоянки в порту или на ремонте. На судах, несших вооружение, для ухода за ним боевым расчетам ежедневно отводилось не менее полутора часов. Отделу кадров АКОфлота запрещалось перемещать без согласо-

вания с ОБП АКО личный состав, обученный пользоваться вооружением, и других специалистов, изучивших какую-либо военно-морскую специальность [97, л. 7].

Приказами по дивизионам на каждом судне из числа командного состава назначался помощник командира корабля (то есть капитана судна) по военной части. В течение второго квартала 1943 г. ими стали: на «Орочоне» — третий помощник капитана Алексей Никифорович Бурлуцкий, на «Симе» — старший помощник капитана Иван Дмитриевич Кадет, на «Максиме Горьком» — политрук Василий Григорьевич Швецов, на «Щорсе» — второй помощник капитана Геннадий Александрович Козырев, на «Анатолии Серове» — второй помощник капитана В. В. Скробот, на «Якуте» — второй помощник капитана А. И. Гречищев [97, л. 18—25].

На «Чапаеве» таковым назначили И. И. Петрова. По его словам, он не был знаком с военным делом и выполнять возложенные обязанности не мог. «Прошу освободить от работы на пароходе “Чапаев” с переводом на береговую работу». Резолюция руководства: «Вопрос о списании решен. Работать направлен в Петропавловский городской комитет в отдел пропаганды. 28.10.1943 г.» [87, л. 6].

23 апреля 1943 г. начальник АКО распорядился для совершенствования военных знаний откомандировать на специальные курсы, организованные ПВМБ, следующих руководителей: начальника АКОфлота Каменецкого, начальника организационно-строевого отдела УВФ АКО Пучкова, военного инспектора АКОфлота Бута, капитана-инструктора отдела службы флота Обухова, главного механика отдела службы флота Альфонского, главного инженера АКОфлота Цимбала, начальника Морлова Ермошкина, начальника Петропавловского порта Завадского, капитана плавсредств порта Богданова, капитана Петропавловской моторно-рыболовной станции Сорокина, начальника службы флота Слободенюка. Занятия проводились вечером в нерабочее время по понедельникам и четвергам в помещении Морлова [97, л. 17].

Единая структура УВФ НКРП СССР была определена приказом по наркомату № 1288. Во исполнение правительственного распоряжения, 17 июля 1943 г. был утвержден следующий состав органов УВФ АКО Камчатского бассейна [97, л. 27]:

— руководство: начальник управления Емельянов, помощники Гусев, Макштас, Данилин;

— организационно-строевой отдел: И. О. Пучков;

- отдел боевой подготовки: начальник отдела, флагманские артиллерист, минер, химик, штурман и механик (все — офицеры ТОФ);
- эксплуатационно-технический отдел;
- отдел лова;
- радиослужба.

Принятые меры позволили в 1943 г. улучшить военную подготовку. Суда были обеспечены учебными пособиями и вооружением, наладилась необходимая учеба. Значительное содействие гражданским морякам в овладении вооружением оказали военные специалисты. Так, 8 октября 1943 г. для «помощи в проведении боевой организации и боевой подготовки экипажа парохода “Якут”, инструктажа командиров береговых дивизионов по боевой подготовке военизированных служащих» в рейс на «Якуте» командировался флагманский минер отдела ОБП лейтенант А. В. Скобляков. «Срок командировки — рейс парохода “Якут”» [97, л. 38].

«Якут» прошел ремонт и вооружился во время нахождения в Портленде. Вот что сообщил автору внук капитана «Якута» П. Д. Киселева, живущий в Москве Д. В. Ершов: «Годы спустя дед с иронией (но не без гордости) вспоминал, что его корабль получил самое мощное артиллерийское вооружение среди судов АКО — “якутянам” досталась старая четырехдюймовая (102 мм) пушка вместо стандартной трехдюймовки (76 мм). Расчет орудия, прошедший подготовку в школе ВМФ США, с азартом отдавался выполнению новых обязанностей, придававших тыловой службе желанный боевой характер. Обычным делом стали учебные стрельбы, одна из которых едва не закончилась для экипажа объяснениями с военным комендантом Анадыря. По словам деда, во время короткого захода в этот порт его “артиллеристы” затеяли учения, используя в качестве мишени снежник, ярким пятном выделявшийся на склоне одной из гор, окружавших поселок. Болванка учебного снаряда вызвала сход небольшой лавины, которая, не причинив вреда, тем не менее, наделала в Анадыре немало шума. Пришлось “Якуту” срочно сниматься с якоря и спасаться бегством в Петропавловск...»

После начала в декабре 1941 г. на Тихом океане военных действий между США и Японией для советских судов создавалась прямая угроза атак авиацией или подводными лодками воюющих сторон. Для предотвращения возможных нападений следовало обозначить государственную принадлежность судов. С этой целью был введен в действие приказ НКРП СССР от 26 августа 1943 г. «О порядке несения судовых огней и опознавательных знаков транспортом, плавающими в заграничных

водах под флагом СССР». В соответствии с ним, суда должны были иметь бортовые и палубные опознавательные знаки, а также круглосуточно нести кормовой государственный флаг при плавании в Японском, Охотском и Беринговом морях. Опознавательные знаки наносились на обоих бортах в районе мостика, а также на носовом и кормовом трюмах в виде белого прямоугольника размером не менее, чем 1,5 на 2 м с изображением флага СССР и под ним черных букв «USSR».

В ночное время зажигались топовые и бортовые отличительные огни, на гротмачте — условные сигналы, видимые по всему горизонту (вертикально расположенные зеленый — красный — зеленый), показывающие государственную принадлежность судна. При встрече с другими кораблями следовало освещать кормовой флаг и опознавательные знаки прожекторами, а также семафорить прожектором азбукой Морзе символы «USSR».

При подходе к берегам США капитаны советских судов в части несения опознавательных знаков и огней руководствовались указаниями, получаемыми от представителей американской конвойной службы. Во время плавания суда должны были соблюдать радиомолчание, за исключением аварий и нападений [97, л. 41].

Несмотря на то, что за весь военный период суда АКОфлота атакам не подвергались, меры предосторожности были совсем не лишними: в море погибло несколько транспортов ДВГМП. Так, 17 февраля 1943 г. в Восточно-Китайском море американская подводная лодка торпедировала пароход «Кола», направлявшийся из Владивостока на Камчатку. Судно затонуло, из 73 членов его экипажа и пассажиров спаслись всего четверо. Их принял на борт японский военный корабль [98, № 67]. В том же районе эта лодка потопила пароход «Ильмень». Как вспоминал в 1985 г. капитан А. А. Гринько, «Кола» шла тогда вслед за «Чавычей» в нескольких десятках миль и в ночное время чем-то себя демаскировала... 9 июля 1943 г. еще одна американская подводная лодка потопила в Японском море сейнер Востокрыбфлота.

Во время войны на Дальнем Востоке был сосредоточен крупный отечественный транспортный флот, в состав которого вошли суда, ранее работавшие в западных бассейнах страны. США передали СССР 171 судно, 140 из которых доставляли в порты Дальнего Востока снабженческие и оборонные грузы. Всего через дальневосточные гавани СССР за годы войны прошло около 8,3 млн т такого снабжения или 47,1 % его общего объема [99, с. 18—19]. Существовавших судоремонтных мощностей в дальневосточных портах не хватало, что заставляло

отправлять пароходы на «внешний ремонт» — в США. Это тоже было одной из форм помощи СССР со стороны союзной державы. Координацией работ занимались уполномоченные НКРП СССР в США, в частности А. Н. Соляник, ранее бывший капитаном «Ительмена».

В начале января 1943 г. в Сан-Франциско пришел пароход «*Чапаев*». НКРП СССР установил срок его ремонта в 35 суток. Судно встало на завод «*Harley Marine Works*», на котором уже пребывали пять советских пароходов. Предприятие, оказавшееся маломощным и недостаточно оборудованным, определило трудоемкость работ в полтора месяца, но этот срок не выдержало, в результате чего «*Чапаев*» простоял в Америке пять с половиной месяцев. На судне установили 75-миллиметровую пушку и два 20-миллиметровых зенитных автомата «*Эрликон*». Во время стоянки десять чапаевцев три дня изучали оружие в центре подготовки американской морской пехоты. Перед отходом в СССР пятерых моряков перевели на стоявшие в Сан-Франциско суда Морфлота [95, л. 62].

Единственный теплоход АКО — танкер «*Максим Горький*» — зимой 1942 г. и весной 1943 г. также побывал в США. 23 ноября 1942 г. судно под командованием капитана М. Е. Зеленского отправилось в Сиэтл. Расстояние до него в 3 100 миль из-за низкого качества топлива и неисправностей главного двигателя покрыли за 16 ходовых суток. В Сиэтл судно пришло 9 декабря 1942 г. и встало в док на семь дней. В ходе ремонта своими силами перебрали детали движения машины, исправили руль, очистили танки, заменили часть электропроводки, установили эхолот, подлатали трубопроводы, покрасили корпус. По указанию военного представителя на танкере установили пулеметы, спасательные плоты, аварийный радиопередатчик и два новых приемника. Ремонт закончился 22 декабря. Затем судно направилось в Портленд, где приняло груз горючего. Из Портленда в Петропавловск танкер вышел 1 января 1943 г. и через 19 штурмовых суток прибыл в родную гавань. Моряки доставили и «американские подарки» для эвакуированного населения. Их передали на склад во Владивостоке 9 марта 1943 г. [95, л. 24—25, 36].

Следующий рейс в США начался 30 апреля 1943 г. Заводы на Камчатке и во Владивостоке не могли качественно отремонтировать дизельную машину «*Горького*». В качестве ремонтной базы выбрали Сан-Франциско. Перед походом в Америку танкер должен был доставить нефтепродукты на комбинаты восточного побережья Камчатки. Выполняя ответственное задание по обеспечению малого промыслового флота топливом, срыв которого грозил провалом весенней путины, танкер

взял обязательство, несмотря на то, что поршни главного двигателя имели трещины, увеличить скорость хода на 30 миль в сутки (норма — 152 мили за сутки). Для того, чтобы сократить пребывание судна в США, на переходе в Сан-Франциско суточный пробег был доведен до 200—225 миль, а «во время нахождения в Сан-Франциско экипаж взял обязательство произвести чистку танков собственными силами, работая не восемь, а двенадцать часов, также было постановлено во время чистки увольнений в город не производить».

В результате увеличения скорости переход из Корфа в США вместо 21 суток занял 16, а обратный путь в Петропавловск вместо 24 — 19. Дополнительно к грузу, принятому в США в танки, были залиты два кофердама, что позволило доставить на Камчатку еще 100 т драгоценных нефтепродуктов. Грамотная деятельность машинной команды сэкономила за рейс 7 т топлива. Танкер привез домой подарков и белья для красноармейцев на сумму 129 долларов и 3 035 руб. [95, л. 63—65].

17 марта 1943 г. из Петропавловска с грузом консервных банок, довольствием и рабочими для Усть-Камчатска вышел «Якут». После выгрузки 7 апреля он направился в США. Предполагавшаяся здесь замена крайне изношенных котлов не состоялась. За время стоянки был выполнен ремонт машины, заварка и смена части котельных труб, корпуса, рулевого устройства, установлена пушка, четыре автомата «Эрликон» и спасательные плоты. Палубная команда покрасила пароход и помещения, машинная команда отремонтировала лебедки. Лучше всех работали боцман Трякин, матросы Мамонтов, Лютый, Ступак, механики Зубарев, Боженев, Медведев, машинисты Корольков, Еремин, кочегары Новиков, Чепраков, Полешук, Ковалев. 22 мая «Якут» ушел в Петропавловск. На переходе по метеопричинам и из-за разрыва пяти труб в котлах он потерял четверо суток [95, л. 70].

Ремонт в США в 1943 г. проходил и «Анатолий Серов». Пароход встал на хороший завод «General Engineering Company». У командования и экипажа установились хорошие отношения с руководством предприятия, мастерами и бригадами. При общении с американцами никаких недоразумений не возникало, они выполнили ряд работ, не предусмотренных планом. Экипаж трудился по 10—12 часов ежедневно. Отлично зарекомендовали себя старший механик Н. Р. Домра, второй механик Д. Р. Винтовкин, третий механик Семенюта, под наблюдением которых находились главные объекты ремонта. Хорошо показали себя машинисты Любченко и Кармелюк, старший кочегар Гаврилов, штурман Баклаг, матросы Шилютин, Мухин, Кошуба, Дудин, Гришин, Капи-

тонов. Качество ремонта, по заключению механиков, портового инженера Половко и главного инженера при советском представительстве в Вашингтоне Гаврилова, было признано хорошим [95, л. 71].

За время заграничного плавания для экипажа проводились лекции и политинформации. Изучалась и военная техника: в военно-морской школе США три дня знакомились с устройством зенитных автоматов и один день проходили практические стрельбы. В обратном рейсе также занимались изучением материальной части: конвойный офицер Запорощенко провел три занятия по сборке, разборке и чистке оружия. Кроме этого, сыграли пять шлюпочных и пожарных тревог. Подготовку экипажа оценили как хорошую.

Показатели плана АКОфлота по грузоперевозкам на 1943 г. начальник АКО С. П. Емельянов утвердил своим приказом по управлению АКО № 238 от 1 июня 1943 г. в объеме 180 000 т, в том числе вывоз рыбопродукции — 41 500 т. Суда должны были выполнить в общей сложности 277 810 тыс. тонно-миль. Грузовая программа по сравнению с итогами 1942 г. выросла на 10 430 т или на 6,2 %. «Учитывая практику 1942 г. буксировки сигар-плотов леса», за АКОфлотом закреплялась доставка всех сигар-плотов с Сахалина с июля по август 1943 г.

На капитальный ремонт флота выделялись 6,9, на текущий — 3,33 млн руб. Средняя суточная себестоимость эксплуатации определялась в 8 695, себестоимость тонны груза — в 154,6 руб. Чартерная стоимость принималась по себестоимости с начислением 20 %. За задержку судна организациями, не входящими в «систему» НКРП СССР, сверх обусловленного в договорах времени следовало применять «штрафную систему в двукратном размере чартерной стоимости за время задержки».

В объекты строительства за счет сметы производства вновь включался склад материально-технического снабжения в Петропавловске стоимостью 105 тыс. руб.

Среднегодовой списочный состав флота определялся в 565 чел. с годовым фондом заработной платы в 6,75 млн руб. Персонал Владивостокского морского агентства включал 16 чел., на его содержание отпускались 167,7 тыс. руб.

Финансовый план АКОфлота на 1943 г. утверждался в сумме 14,388 млн руб. с прибылью 6,39 млн руб. [100, л. 2—3].

Выполнять программу должны были 11 судов общей грузоподъемностью 33 230 т. Позже задания «Орочону» и «Чавыче» уменьшили, но в целом по флоту программа оставлена без изменений. Причи-

нами уменьшения явились запрет наркомата буксировать «Орочоном» в Петропавловск сигары с лесом с Сахалина и большая потеря времени «Чавычей» в заграничье (на 99 суток больше плановой).

Выполнение плана грузо- и пассажироперевозок за 1943 г. показано в табл. 1.17.

Таблица 1.17

Судно	План	Отчет	% выполнения
«Орочон»	23 500	25 790,0	109,8
«Ительмен»	26 500	26 175,0	98,9
«Сима»	21 700	22 521,5	103,8
«Чавыча»	11 600	11 737,5	101,2
«Эскимос»	9 000	11 098,3	123,3
«Якут»	12 000	9 648,8	80,4
«Чапасв»	13 000	13 180,5	101,4
«Щорс»	16 500	19 799,0	119,9
«А. Серов»	11 500	14 176,5	123,3
«Коккинаки»	16 200	17 421,8	107,5
«М. Горький»	8 000	9 649,8	120,6
Всего:	180 000	181 195,8	100,7

Как видно, с заданием справились на 100,7 %. Этого достигли значительным сокращением пробегов в балласте (16 против 28 плановых) и резким повышением коэффициента использования грузоподъемности (0,843 против 0,77). Средняя эксплуатационная скорость судов в 1943 г. оказалась выше плановой на 1,3 и прошлого, 1942 г. — на 4,7 %.

Результат мог быть лучше за счет повышения оборачиваемости судов (в среднем по АКОфлоту 50,3 суток за рейс с грузом при плане 44,5). Кроме того, не удалось выполнить девять запланированных рейсов. Грузоподъемность флота была недоиспользована на 29 000 т.

На удлинение пробегов судов на 112 % повлияли заграничные рейсы «Чавычи», «Щорса», «Якута» и «Максима Горького», отклонения от курса следования «по условиям военного времени». Средняя скорость пароходов составила 160,1 мили в сутки по сравнению с 158,5 в прошлом, 1942 г. За 1943 г. суда прошли с грузом в общей сложности 125 531 миль, а средний пробег одной тонны груза составил 1 682 миль [101, л. 142, 306].

Потребность в топливе за навигацию 1943 г. устанавливалась в объеме 48 064 т, а его фактический расход выразился в количестве 44 713,5 т, то есть 93 %. Включившись в социалистическое соревнование НКРП СССР, АКОфлот принял на себя обязательство сэкономить в 1943 г. 2 100 т. Фактическая же экономия составила 3 350 т. Такого существен-

ного результата (достаточно сказать, что этого количества топлива могло хватить для одного из крупных судов флота на год) достигли благодаря наконец налаженному систематическому централизованному учету и анализу расходования топлива, а также введению премиальной системы за его экономию. Немало способствовали экономии сравнительно постоянный состав судовых механиков и кочегаров, сжигавших хорошо изученные угли одних марок, повторно использовавших несгоревшие куски, проваливавшееся через щели топочных колосников [102, л. 264].

Больше всех дефицитного угля сберегли «Орочон» (603,8 т) и «Коккинаки» (566 т), а вот «Чавыча» перерасходовала 126 т. «Чапаев», «Щорс» и «Максим Горький», работавшие на жидком горючем, сберегли его стране 310,6 т [101, л. 141].

Моряки помимо основных судовых работ своими силами провели погрузо-разгрузочные операции на сумму 227 800 руб.

Подсобное хозяйство впервые смогло обеспечить моряков овощами, предотвратив возникновение цинги, имевшей место в прошлые годы. Посевная площадь с 3,4 га в 1942 г. увеличилась до 10 га в 1943 г., приплод рогатого скота составил девять голов. Но полностью поставленные задачи решить все-таки не удалось, хозяйство принесло убыток в 103 тыс. руб., его продукция обходилась дорого.

В 1943 г. АКОФлот впервые за все время своей деятельности выполнил, а по отдельным показателям существенно перевыполнил план грузоперевозок. Но все-таки он имел значительный простой — 17,1 % от общего объема эксплуатационного времени, не позволивший «извлечь из транспортного флота возможной производительности». А. Я. Каменецкий полагал, что основной причиной простоя явилось «отрицательное влияние Владивостокской конторы, крайне неудачно изменяющей запланированное направление судов по своему усмотрению и не обеспечивающей обработку судов во Владивостоке, недостаточное обслуживание судов в Петропавловском порту, который считает обработку судов АКО второстепенной задачей... и, наконец, одной из наиболее значительных причин простоев является оперативная горячка и недооценка планового заблаговременного обеспечения завоза топлива на период зимней навигации...» [102, л. 267].

Согласно данным Владивостокского морского агентства, с 1 января по 31 декабря 1943 г. пароходы АКОФлота заходили во Владивосток 18 раз, простояли здесь в общей сложности 14 675 часов, выгрузили 36 472 и погрузили 39 671 т. Они же приняли здесь 6 305 пассажиров [101, л. 4].

Непроизводительные переходы были вызваны попытками судов пройти через пролив Лаперуза. Нередко ухудшавшиеся здесь ледовые условия вызвали необходимость возврата во Владивосток для добункеровки. Простои имели место также при проходе судов из Охотского моря в Японское. Направленные через Цусимский пролив суда отзывались во Владивосток. В первом квартале 1943 г. из 9 072 часов стоянки на долю простоев, вызванных тяжелой ледовой обстановкой, пришлось 1 466, то есть 16 % [102, л. 283].

Пароходы «Орочон» и «Коккинаки», танкер «Максим Горький» в январе 1943 г. имели потери времени по проходу через пролив Лаперуза (ввиду закрытия Сангарского и осложнений с проходом через Цусиму) [95, л. 92].

Морские дороги, ведущие из Тихого океана во все дальневосточные порты СССР (их насчитывалось шесть: Владивосток, Находка, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Магадан и Петропавловск-Камчатский), за исключением Петропавловска, проходили через проливы Курильских островов, Лаперуза, Сангарский или Цусимский. Проливы контролировались японским военным флотом, нередко задерживавшим и даже топившим советские суда. Имелся еще один маршрут — мелководным Татарским проливом, недоступным для глубоководных в воде крупнотоннажных судов, — в Николаевск-на-Амуре или во Владивосток.

Вот что вспоминал в 1976 г. капитан дальнего плавания И. И. Баклаг, работавший в 1942 г. штурманом на «Анатолии Серове»: «Осенью 1942 г. в проливе Лаперуза случилось то, что нужно было ожидать. Курс пересек небольшой японский ледокол, взвился сигнал “стой”, а для пушек убедительности маленькие юркие люди на нем расчехлили две трехдюймовые пушки. Ход пришлось застопорить. С подошедшей шлюпки на борт поднялись офицер с переводчиком и десяток солдат. Осмотрели все — трюмы, документы. Американского груза на пароходе не оказалось — в трюмах соленый лосось, поверху — россыпью мойва. Разрешили следовать дальше...» [102а].

Ходовое время в общем бюджете времени сократилось против плана на 2,8 %, но одновременно повысилась средняя эксплуатационная скорость. При близкой к плановой продолжительности стоянок по метеопричинам, для технического обслуживания и бункеровок, непроизводительные простои занимали 17,1 % общего бюджета времени.

Непроизводительное стояночное время за 1943 г. показано в табл. 1.18 (в судосутках).

Таблица 1.18

Пункты	Ожидание грузоопераций	Ожидание бункера	Аварии	Всего	В процентах
Владивосток	179,1	105,4	—	284,5	48,0
Петропавловск	132,7	15,0	—	147,7	24,9
Загранпорты	13,1	2,5	6,4	22,0	3,7
Маго	10,3	—	0,1	10,4	1,8
Сахалин	5,0	4,3	1,5	10,8	1,8
Западная Камчатка	55,2	—	0,7	55,9	9,4
Восточная Камчатка	59,2	1,5	0,7	61,4	10,4
Всего:	454,6	118,7	9,4	592,7	100,0

Как видно из табл. 1.18, основные простои по-прежнему приходились на Владивостокский и Петропавловский порты и составляли 72,9 %. При работе на рыбокомбинатах в условиях обслуживания на открытых рейдах суда АКО потеряли из-за организационных недостатков вдвое меньше времени, нежели в оборудованных портах. Это, как гласит отчет о работе предприятия, «в первую очередь свидетельствует о хорошей работе рыбокомбинатов по обработке судов».

1943 г. закончился с прибылью в размере 11,23 млн руб., причем затраты по смете производства уменьшились на 1,626 млн руб., себестоимость перевозки одной тонны снизилась на 16,7 руб. При этом в качестве «неудовлетворительного момента» отмечалось, что на ремонт недоиспользованы 1,97 млн руб., что свидетельствовало о недостаточном проведении профилактических работ и способствовало увеличению износа судов и их механизмов.

Работа флота в 1943 г., впервые за все годы его существования, была признана хорошей. Правда, не удалось оборудовать материально-технический склад: решение этой задачи переносилось на следующий год. В 1944 г. требовалось также построить собственное хранилище горючего. Флот решил обратиться к руководству АКО с просьбой о выделении ему жилплощади, «необходимой для закрепления семей плавсостава, и способствовать его закреплению, произвести ремонт уже занятых семьями плавсостава жилых помещений...» В ближайший срок требовалось «организовать снабжение плавсостава и их семей предметами ширпотреба» через Облрыболовпотребсоюз [101, л. 136].

14 октября 1943 г. был подготовлен проект постановления обкома ВКП(б) и облисполкома «О занесении на областную Доску Почета передовиков рыбной промышленности»: «Утвердить представленных АКОфлотом кандидатов: 1. Пароход, где капитаном Коломеец, политрук Петухов, перевыполнивший план третьего квартала на 147,5 %. 2. Пароход, где капитаном Бессмертный, политрук Овечкин — 145,1 %.

3. Пароход, где капитаном Дудник, политрук Румянцев — 141,3 %. 4. Танкер — 144,5 %» [95, л. 88].

Значимость АКОфлота для Камчатки постепенно росла. В полном объеме грузоперевозок для полуострова его доля в 1943 г. составила 57,1 %, в том числе 64,3 % по завозу и 41,6 % по вывозу рыбопродукции. Руководство флота не без оснований полагало, что «некоторое увеличение тоннажа АКО вместе с интенсификацией его работы могут разрешить задачу организации всего завоза на Камчатку исключительно судами АКО. В отношении вывоза рыбопродукции остается в силе необходимость активного привлечения судов других организаций, поскольку сезонный характер вывоза определяет неизбежность привлечения значительного тоннажа».

Доля флота в общем грузообороте Камчатки за 1943 г. показана в табл. 1.19 [101, л. 141].

Таблица 1.19

Грузы	Грузооборот, т	Доля АКОфлота, т	В %
Хлебные	13 400	5 236,2	39,1
Соль	58 000	27 134,6	46,1
Уголь	46 500	32 103,2	69,0
Лесоматериалы	17 300	11 734,5	67,8
Тара лесная	6 300	2 761,0	43,8
Тара консервная	5 700	5 226,2	91,7
Стройматериалы	2 900	2 894,0	99,8
Нефтепродукты	9 200	8 839,5	96,1
Метизы	4 700	3 457,7	72,3
Промтехснаряжение	5 700	3 920,0	68,8
Прод- и промтовары	9 800	8 826,2	90,0
Прочие	24 500	19 088,5	77,9
Итого:	204 000	131 221,6	64,3
Рыбопродукция	94 000	39 054,1	41,6
Всего:	298 000	170 275,7	57,1

АКОфлот почти полностью покрывал потребности полуострова в стройматериалах и нефтепродуктах и более чем на 90 % — в консервной таре и предметах потребления для населения. Остальное снабжение доставляли, в основном, суда ДВГМП.

Штат АКОфлота на 1943 г. был установлен в количестве 565 чел. (работали, в среднем, 570). «Руководящими кадрами пароходы, за исключением помполитов на пароходах “Коккинаки” и “Эскимос”, полностью укомплектованы... Несоответствие дипломов занимаемым должностям, в основном, не определяет низкого уровня работающих, а является результатом отсутствия в Петропавловском порту диплом-

ной комиссии, которая могла бы обменивать дипломы по выслуге ценза» [102, л. 261].

По состоянию на 31 декабря 1943 г. капитанами, политруками (помполитами) и председателями судовых комитетов, соответственно, состояли [101, л. 307]:

— на «Коккинали» — Павел Александрович Глинский, политрука нет, Яков Фомич Мущенко;

— на «Щорсе» — Петр Яковлевич Жуковский, Павел Иванович Мамонов, Дмитрий Николаевич Матюнин;

— на «Орочоне» — Григорий Акимович Барботько, Григорий Игнатьевич Худышкин, Иван Григорьевич Любченко;

— на «Максими Горьком» — Михаил Ефимович Зеленский, Василий Григорьевич Швецов, Нестор Назарович Балицкий;

— на «Чавыче» — Константин Федорович Квашинский, Иван Андреевич Поздняков, председателя судового комитета нет;

— на «Эскимосе» — Николай Петрович Колесников, политрука нет, Матвей Николаевич Дубовский.

Приведем несколько эпизодов, характеризующих работу флота в 1943 г.

На пароходе «Сима» к началу 1943 г. насчитывалось 11 стахановцев и 10 ударников. Во время переходов судовые вахты соревновались между собой. Победителями в борьбе кочегаров стали Д. Ф. Леонов и А. А. Чернышев, второе место заняли Н. А. Антонов, И. И. Флотов. Эти вахты лучше всех «держали» пар, позволяя машине развивать наибольшую мощность. «Необходимо отметить, что тов. Чернышев раньше считался почти самым плохим кочегаром. С ним никто не хотел стоять вахту», — отмечал в одном из донесений политрук судна. Заслуженным авторитетом в машине пользовался второй механик П. А. Ильяшенко, обеспечивавший отличную работу вверенных ему механизмов и добившийся экономии смазки на 20 %. Лучшими стахановцами на палу-бе являлись боцман Галкин и матрос Пухов.

Вот как описывается один из осенних рейсов «Симы» в официальном донесении: «С прибытием на западный берег мы обязались все грузовые работы на борту судна проводить своими силами. Весь судозкипаж разбили по бригадам и вызвали на соревнование Микояновский комбинат. В первый же день бригада штурманского ученика В. В. Наугольниковова дала 160 % нормы, бригада плотника М. С. Устинова — 171 %. В дальнейшем бригада Устинова довела выработку до 273 %. Могли давать еще больше, но берег задерживал подачу кунгасов... Выгрузили своими силами 3 430 т за один этот рейс... В период рейса проводились занятия

по программе “военного рыбака”. Что сами знали, то и рассказали своим людям. В сентябре основной упор брали на сигнализацию. В октябре военных занятий не проводили ввиду круглосуточной работы в трюмах. В рейсе провели подписку на денежно-вещевую лотерею. Сумма подписки 8 280 руб., что превышает 25 % месячного заработка. Отчислили на подарки бойцам на фронт 3 000 руб.» [86, л. 151—153].

2 июня 1943 г. «Сима», стоявшая на якоре в бухте Раковой на рейде жестянобаночной фабрики, подверглась удару стихии. Налетевшим шквалом ее сорвало с якоря и прижало левым бортом к отмели. На следующий день ветер стих, и при помощи заведенных с носа станкового якоря и с кормы — верпа, работой брашпиля и кормовой лебедки судно стянули с грунта. Повреждений оно не получило.

Во втором квартале 1943 г. по результатам Всесоюзного социалистического соревнования «Сима» завоевала вторую премию, выполнив план по грузоперевозкам на 154 %, добившись экономии угля на 14,3 и смазки на 21 % [103, л. 222].

Ночью 12 февраля 1943 г. на рейде Олюторского комбината на «Эскимосе» при чистке топок в средней жаровой трубе правого котла обнаружили две трещины. О необходимости замены котлов на этом судне говорили еще в 1936 г. Пока же в качестве временной меры решили не допускать резких колебаний давления пара при чистке топок, для чего снабжать «Эскимос» хорошим углем, и вести тщательное наблюдение за трещинами [89, л. 75].

Утром 31 марта 1943 г. во время маневрирования в Авачинской губе на «Эскимосе» в правом котле заметили новые повреждения. На задней стенке огневой камеры толщиной 18 мм появились два сквозных коррозионных отверстия. Их заделали электронаплавкой. После гидравлических испытаний по требованию Регистра СССР давление в котлах снизили до девяти атмосфер. В результате заметно упала и без того невысокая скорость хода судна [104, л. 200].

В марте 1943 г. при крайне неблагоприятной погоде обезуглился и попал в критическое положение траулер Морлова «Гага». Пароход «Орочон» в сложной обстановке сумел подойти к траулеру и взять его на буксир. Несмотря на то, что трос неоднократно лопался, пароход благополучно прибуксировал траулер на рейд Озерновского комбината, где дал ему уголь для следования к месту назначения.

6 сентября 1943 г. начальник АКО распорядился выдать за эту работу капитану Г. А. Барботько месячный оклад, бывшему помполиту Слобожанину, бывшему старпому Глинскому, переведенным к этому вре-

мени на другие суда, и старшему механику Коробову по 75 % месячного оклада. Переданные Морловым 15 000 руб. предназначались для премирования других моряков «Орочона» [103, л. 60].

18 июля 1943 г. «Орочон», шедший с западного побережья Сахалина на Камчатку, в тумане сел на мель у берега мыса Ниси-Ноторо. Снимаясь своими средствами с мели, для уменьшения осадки с судна выбросили за борт 29 т товарного угля и откачали часть пресной воды. На следующий день пароход сошел с мели. Капитану Г. А. Барботько, «имеющему многолетний капитанский опыт, благодаря которому он не растерялся в сложной обстановке», объявили выговор [105, л. 147].

Весной 1943 г. прямой фарватер через бар реки Камчатки замыло песком, и он оказался непроходимым. В реке остался только неудобный боковой проход. Вечером 5 июля 1943 г. три катера выводили очередную сигару в море сквозь бар старого устья реки к «Анатолию Серову». При выходе из горла реки передний буксир порвался, плот под действием течения реки носом врезался в прибрежную отмель. При стягивании лопнул и кормовой буксир. После этого плот навалило течением боковой частью на мель, где он рассыпался. Удалось спасти 410 кубометров пиломатериалов, остальные 710 «кубов» и большая часть такелажа погибли [105, л. 45].

В июле 1943 г. на пароходе прошли 11 занятий, охватившие всю команду. Зачеты по их итогам принимала военная комиссия: 19 на «отлично», 24 на «хорошо». Трое не сдали. Изучались дисциплинарный устав, сигнальное дело. Сыграли тревоги: три шлюпочных и одну противопожарную [95, л. 61].

3 августа 1943 г. «Анатолий Серов», возвращаясь из очередного рейса, взял в Усть-Камчатске большую сигару пиломатериала для доставки ее в Петропавловск. Из-за некачественного крепления плота и буксирного троса, допущенного работниками морской сплотки усть-камчатской базы снабжения, в пути трос в месте его срачивания ослаб и разорвался. Потерянный плот во время дрейфа сильно деформировался. Его вторично взяли на буксир. Угрозу гибели предотвратили только благодаря энергичным мерам, предпринятым экипажем парохода. В операции отличились капитан А. И. Дудник, помполит В. П. Румянцев, старший механик Н. Р. Домра, старший помощник В. В. Боровский. Экипаж получил благодарность, капитан — месячный оклад в качестве премии и еще 5 000 руб. для поощрения команды [103, л. 91].

27 августа 1943 г в Петропавловске при подъеме тяжеловесов — плавсредств — на борту парохода произошла авария стрелы, в результате которой погиб машинист Южанин [95, л. 82].

Осенью 1943 г. моряки «Анатолия Серова» сдали в фонд строительства авиаэскадрильи 5 549 руб., приобрели облигаций государственного займа на 26 780 руб. и собрали 1 226 руб. «на посылку бойцу Иванову, поддерживающему постоянную связь с нашим экипажем». Кроме этого, еще 30 000 руб. они внесли на постройку танковой колонны «Камчатский рыбак» [95, л. 72].

29 апреля 1943 г. «Ительмен» под командованием старшего помощника капитана штурмана малого плавания В. В. Боровского производил перешвартовку во Владивостокском порту при помощи маломощного катера «Передовик». Пароход поздно отдал якорь, в силу чего навалился на стоявшую у причала железную баржу. Убытки от повреждений парохода и баржи оценили в 8 000 руб. «Учитывая прошлую хорошую работу т. Боровского... объявить строгий выговор. Убыток принять на счет АКОфлота» [103, л. 93].

Лесовоз «Коккинаки» с 11 июля по 9 августа 1943 г. оказывал помощь терпящему бедствие пароходу ДВГМП «Херсон», спас находившийся на нем груз и доставил его во Владивосток. На аварийные работы затратили 639 часов. Согласно Кодексу торгового мореплавания, пароход имел право на вознаграждение. 14 января 1944 г. Приморский краевой суд определил, что ДВГМП должно выплатить АКОфлоту за спасение «Херсона» 275 820 руб.: «АКОфлотом проведены значительные работы с риском для своего судна и спасено 2 239 т государственного груза». Приказом по управлению Морфлота № 377 от 9 августа 1943 г. месячным окладом был премирован капитан П. А. Глинский, а также весь экипаж. Сумма месячного оклада экипажа составила 24 817 руб. [101, л. 99—100].

Утром 14 декабря 1943 г. на рейде Колпаковского рыбокомбината во время съемки «Якута» с якоря при переменном ветре и волнении развалилась на куски правая звездочка брашпиля [105, л. 2].

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования НКРП СССР премии за работу в первом квартале 1943 г. получил экипаж «Ительмена», во втором квартале — «Симы» и «Ительмена», в третьем — «Чапаева» и «Максима Горького» и в четвертом — «Коккинаки» [102, л. 262].

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 августа 1943 г. «за образцовое выполнение заданий Правительства по снабжению Красной Армии и специальных заданий командования Красной Армии» орденом «Красная Звезда» наградили старшего механика парохода «Эскимос» Петра Карповича Кривошея [106, л. 6]. Боцман «Симы» П. М. Иванченко получил медаль «За трудовое отличие».

В течение 1944 г. количество судов АКОфлота выросло до четырнадцати. В состав предприятия вошли три парохода общей полезной грузоподъемностью в 9 219 т: «Терек» (3 896 т), «Кура» (3 093 т), «Шелонь» (2 230 т). Первое судно приняли 9 марта, второе — 16 марта, третье — в мае. Ранее они принадлежали ДВГМП.

«Куру» получили в аварийном состоянии, требующем немедленно-го ремонта, в результате чего ее эксплуатация началась только с 15 июня 1944 г. Штатное расписание экипажа парохода включало 45 чел. [107, л. 44]. «Терек» и «Шелонь», хотя и были значительно изношены, сразу же вышли в плавания. 20 октября 1944 г. «в соответствии с паспортными данными и наличием постоянного перевоза пассажиров» «Терек» и «Кура» приравнивались к судам пятой группы.

С учетом пополнения общий тоннаж АКОфлота составил 41 449 т полезной грузоподъемности против 33 230 т на начало года. Но фактически прирост оказался меньше указанного на 2 230 т, так как пароход «Шелонь» в первом же рейсе по Приморью с грузом принятой рыбопродукции потерпел серьезную аварию.

АКОфлот принял «Шелонь» (длина 76,75, ширина 14,35, высота 7,38, осадка с грузом 6,42 м; построен в 1918 г., дедвейт 3 530, мощность машины 1 200 л. с., два огнетрубных оборотных котла с поверхностью нагрева по 186 кв. м) 26 мая 1944 г. на основании совместного приказа НКРП и НКМФ СССР № 82/153 от 29 февраля 1944 г.

Еще 31 апреля 1944 г. приказом по НКРП № 13321 пароход предоставили Главвостокрыбпрому на один рейс по Приморской линии. В ходе его выполнения 9 июля 1944 г. судно налетело на рифы б. Гроссевич и после длительной спасательной операции, обошедшейся АКОфлоту в 329 660 руб., было доставлено в Советскую Гавань на буксире. Здесь пароход пришлось затопить «ввиду невозможности поддержать его плавучесть».

Затем «Шелонь» подняли и ввели в док, где осматривали с 19 по 27 октября 1944 г. Из-за больших повреждений пароходу требовался очень серьезный ремонт. Его вывели из дока и снова притопили. Решение Государственного Комитета Обороны от 28 января 1945 г. обязывало совгаванский завод № 1 продоковать «Шелонь» в первом полугодии 1945 г., что не было выполнено. Завод объяснял это отсутствием ремонтных материалов. Предприятие предложило временно заварить большие пробоины и зацементировать места течи для того, чтобы судно можно было отбуксировать в Петропавловск для ремонта. Впрочем, и этого не сделали. Руководство АКОфлота полагало, что совгаванский

завод не хочет связываться со сложным ремонтом этого сильно разрушенного судна [102, л. 250].

Итак, «Шелонь» с 9 июля 1944 г. до конца года выбыла из действующего состава флота и, как позже оказалось, навсегда. В итоге до конца 1944 г. работали 13 судов с суммарной грузоподъемностью 39 219 т.

НКРП СССР установил АКОФлоту плановое задание из расчета наличия у него на 1 января 1944 г. 11 судов. Изменение судового состава на плановые цифры не повлияло: нахождение в США на ремонте «Якута» и «Эскимоса», авария «Шелони» оставили возможности предприятия на прежнем уровне.

Транспортный и финансовый планы АКОФлота на 1944 г. были утверждены приказом по управлению общества № 209 от 18 мая 1944 г. в объеме 170 500 т и 268,5 тыс. тонно-миль. «Считать участвующими на 1944 г. 11 транспортных судов с общей грузоподъемностью 33 230 т». Средняя себестоимость суток эксплуатации определялась в 8 792, тонны груза — в 165,6 руб. Среднегодовой списочный состав должен был составить 609 чел. с фондом зарплаты 7 295 тыс. руб. Штат управления определялся в 28, морского агентства — в 14 чел. Предприятие намеревалось получить прибыль в размере 5 805 тыс. руб., в том числе и по сельскому хозяйству [107, л. 1—2].

Вот как выглядело рейсовое расписание (табл. 1.20) и бюджет времени парохода «Эскимос» на 1944 г. (табл. 1.21) [107, л. 23].

Таблица 1.20

Направление рейса	Время рейса	Груз, т	Пробег, миль	Использование вместимости
Петропавловск — США	2.01—20.06	—	—	—
США — Владивосток	21.06—9.08	генгруз, 3 200	4 500	0,941
Владивосток — Западная Камчатка	10.08—8.09	лес, 2 600	1 200	0,765
Западная Камчатка — Владивосток	9.09—12.10	разный, 3 200	1 700	0,941
Владивосток — Восточная Камчатка	21.11—30.12	рыба, 3 000	1 600	0,882
Всего:	5	15 000	10 350	0,833

Выдержать это расписание «Эскимосу» не удалось, в первую очередь, из-за значительной задержки в ремонте в США. Фактически пароход перевез 7 024 т, то есть половину запланированного.

Грузовой план 1944 г. АКОФлот выполнил на 110,8 % (фактически суда перевезли 181 092,8 т и 7 864 чел.), по тонно-милям — на 103,1 %. Но перевыполнения достигли за счет эксплуатации переданных пароходов НКМФ, не учтенных в плане.

Таблица 1.21

Направление	Бюджет времени, сутки						итого
	на ходу	ПРР	бункер	метео	прочие	ремонт	
Петропавловск — США	25		3		4	140	172
США — Владивосток	30	14	3	—	3	—	50
Владивосток — Западная Камчатка	7	12	3	5	3	—	30
Западная Камчатка — Владивосток	8	14	—	10	2	—	34
Владивосток — Восточная Камчатка	12	14	3	8	2	—	39
Всего:	69	70	12	33	16	140	365

Непроизводительные простои в 1944 г. составили 932 суток, из них 634 — под грузооперациями, 272 — под бункеровкой и 26 — от аварий. Среднесписочное число персонала выросло до 710 против 609 чел. по плану за счет моряков новых судов, а также из-за экспедиции, организованной для снятия оборудования с парохода «Большой Шантар», разбившегося на скалах Командорских островов рядом с лежбищами китов (валютным товаром, которым расплачивались за поставки техники и продовольствия в СССР из США и Канады). Это повлекло перерасход зарплаты на 520 000 руб. Экспедиция для спасения ценного имущества «Большого Шантара» отправилась в июне 1944 г., ее состав насчитывал 40 чел. во главе с механиком отдела флота АКО П. И. Александровым.

Выполнение плана 1944 г. отдельными судами показано в табл. 1.22.

Таблица 1.22

Судно	Грузоперевозки, т			Пассажиры
	план	факт	% вып.	
«Орочон»	18 200	19 395,3	107,8	213
«Ительмен»	19 000	21 306,0	114,6	458
«Сима»	16 300	21 065,3	132,4	516
«Чавыча»	21 500	18 718,1	91,1	957
«Эскимос»	15 000	7 024,0	50,0	484
«Якут»	11 900	7 473,0	65,7	346
«Чапаев»	17 600	17 839,9	111,1	1 713
«Щорс»	18 900	14 477,8	89,2	662
«А. Серов»	12 500	14 425,0	127,9	1 569
«Коккинаки»	12 300	13 426,4	110,8	204
«М. Горький»	8 000	5 026,4	62,9	3
«Кура»	—	8 317,5	—	96
«Терек»	—	8 165,1	—	642
«Шелонь»	—	4 433,0	—	—
Всего:	170 500	181 092,8	110,8	7 864

Как всегда, подвела сельскохозяйственная ферма. Невыполнение плана надоя молока и крайне низкая урожайность основных культур резко повысили себестоимость продукции, в результате чего предприятие понесло сверхплановые убытки в размере 146 тыс. руб. Не удалось ему справиться и с программой строительства.

На основании таких итогов, 29 марта 1945 г. начальник АКО признал деятельность АКОфлота в 1944 г. удовлетворительной [108, л. 1].

В 1944 г. флот действовал в исключительно неблагоприятных метеорологических условиях. Зима оказалась суровой и затяжной, сопровождавшейся тяжелой ледовой обстановкой в проливе Лаперуза. Сангарский и Цусимский проливы были закрыты для прохода судов японцами. Льды в проливе Лаперуза потребовали организации ледокольной проводки, которая проходила со значительными перебоями, вызывавшими простои. За первое полугодие только два судна потеряли на ожидание включения в караван во Владивостоке 77,5, а три парохода в Петропавловске — 113 суток. Простои во льдах в самом проливе составили еще 60 суток. Форсируя льды, «Ительмен», «Щорс», «Коккинали» и «Чавыча» получили пробоины и повредили гребные винты. Именно в проливе Лаперуза «Кура», принадлежавшая тогда НКМФ, была повреждена, что потребовало длительной постановки ее в док.

Ожидая включения в караваны для прохождения через пролив, суда потеряли в общей сложности свыше 190 суток и дополнительно еще 60 суток собственно под проводкой. Учитывая среднюю продолжительность рейса в 40 суток, за все потерянное по независящим от него причинам время флот мог бы дополнительно перевезти 72 500 т груза [108, л. 8].

За год планировалось выполнить 72 рейса с грузом и 30 в балласте, на деле их сделали, соответственно, 67 и 17. Средняя оборачиваемость в рейсе с грузом вместо 36 суток составила 55, но коэффициент использования грузоподъемности увеличился с 0,83 до 0,911, то есть почти на 10 %.

План не выполнили «Чавыча», «Щорс» и «Максим Горький» ввиду того, что были вынуждены сделать меньшее количество плаваний с грузом, чем было предусмотрено. «Эскимос» перестоял за границей 196 суток, «Якут» — завершил ремонт на 26 дней позже ожидаемого.

Комбинаты камчатского побережья задерживали суда под грузовыми операциями, за что им были предъявлены штрафы на 2 778 тыс. руб. за 274 суток простоя. Наряду с этим, часть предприятий обрабатывала пароходы досрочно, сэкономив 16,5 суток и получив вместе с экипажами 121 200 руб. премии [108, л. 14].

Общий грузооборот «системы» АКО за 1944 г. составил 348 тыс. т, в том числе завоз — 228 тыс. т. Участие АКОфлота в этой работе выразилось следующими цифрами: по завозу 69,2, по вывозу рыбопродукции — 27 %. Последняя, достаточно низкая, цифра свидетельствовала о необеспеченности Камчатки собственным тоннажем. Это ежегодно ставило ее рыбопромышленные предприятия в зависимость от свободного тоннажа НКМФ и Главвостокрыбпрома. В результате по состоянию на 1 января 1945 г. из улова 1944 г. осталось не вывезено 14,3 тыс. т тарированной продукции, 35,3 тыс. т соленой рыбы «россыпью» (из за отсутствия тары), 158 тыс. ящиков консервов общим весом свыше 5 тыс. т [102, л. 18].

Опыт прошлых лет показывал, что рассчитывать на привлечение необходимого тоннажа было нельзя. Все это говорило о необходимости устранения диспропорции между возрастающим год от года грузооборотом и стабильной грузоподъемностью АКО флота.

В конце сентября 1944 г. начальника АКОфлота А. Я. Каменецкого отозвали в распоряжение НКРП СССР. Исполнять его обязанности стал Аркадий Захарович Матусевич [110, л. 24].

Увеличение количества подведомственных судов до 14, по мнению А. З. Матусевича, требовало расширения аппарата управления. Судомеханическая служба нуждалась в главном инженере, инженере-судоремонтнике и теплотехнике, «для организации всеохватывающего обслуживания технической помощью». Для проведения текущего инструктажа судовых механиков требовался групповой специалист. Выполнением расчетов, разработкой эскизов, чертежей и проведением паспортизации судов следовало заняться инженеру-конструктору.

Учетом личного состава флота и работой с ним занимался всего один работник — инспектор по кадрам. Если в начале 1944 г. в АКОфлоте трудились 608 чел., то к концу года в связи с получением трех судов со 135 чел. и принятием для обучения 90 юнг общее количество персонала достигло 833 чел., то есть увеличилось более чем на треть. Отделу кадров требовалось не менее двух сотрудников (начальник и ответственный исполнитель). АКОфлот также нуждался в организации при механических мастерских АКО в Петропавловске специальной ремонтной группы по обслуживанию точной механики (секстансов, компасов, барометров, эхолотов, биноклей, лагов) [109, л. 38].

5 июня 1944 г. была утверждена программа испытаний энергетических установок судов, разработанная теплотехником Березкиным. В результате испытаний котлов и паровых машин должны были находиться их КПД, определяться способы уменьшения потерь тепла, составляться

тепловые балансы и на этой основе устанавливаться нормы расхода топлива [107, л. 99]. Введение теплотехнической работы дало результаты: за 1944 г. флоту удалось сэкономить 2 322,7 т угля, 446,5 т жидкого топлива (6,9 и 7,7 % к нормам соответственно).

3 июня 1944 г. начальник УВФ АКО утвердил 10 должностей штатных помощников по военно-морской подготовке с месячным окладом 1 200 руб. По одной такой должности вводилось также в Петропавловском порту, Морлове и наиболее крупных рыбокомбинатах. Они не регистрировались и финансировались за счет сметы производства [109, л. 49].

Проводимые мероприятия по военно-морской подготовке на ряде судов дали неплохие результаты. Осенью 1944 г. отмечались пароходы «Якут» (капитан П. Д. Киселев) и «Кура» (капитан И. Д. Кадет). П. Д. Киселеву и командиру БЧ-2 «Якута» второму помощнику капитана Князеву за хорошее состояние вооружения и подготовку артиллерийских расчетов были объявлены благодарности. «За образцовое содержание вверенного вооружения и освоение его» поощрили и командира автоматической 20-миллиметровой зенитной пушки «Эрликон» машиниста 1-го класса Королькова.

Впрочем, так было не на всех пароходах. В июле 1944 г. прошла проверка состояния вооружения и боезапаса на «Орочоне». На нем стояли универсальная автоматическая американская трехдвоймовая пушка со стволом длиной 50 калибров и пулеметы «Браунинг». Выяснилось, что за вооружением не следили. В момент проверки пушка была неисправна, у пулеметов сломаны зенитные прицелы, «матчасть всего вооружения грязная, покрыта ржавчиной; кранцы первых выстрелов не заполнены боезапасом, боезапас не смазан; запчасти вооружения находятся в арсенальной смазке и к немедленному использованию непригодны».

За плохое содержание вооружения и боезапаса командир БЧ-2 второй помощник капитана Н. А. Бурлуцкий получил арест «при каюте на пять суток с исполнением служебных обязанностей». Политруку Г. И. Худышкину, как не обеспечившему контроль за состоянием вооружения, объявлен строгий выговор, капитану Г. А. Барботько «поставлено на вид» [110, л. 18].

Еще одна проверка состоялась в октябре 1944 г. Она показала, что комсостав «Терека» (капитан Б. Н. Соколов) и «Анатолия Серова» (капитан П. Н. Козлов) «не следят за состоянием вооружения их судов, не занимаются боевой подготовкой расчетов, сами не изучают оружие... В результате этого матчасть покрыта ржавчиной, грязная, расче-

ты не знают обслуживаемой ими матчасти и не умеют использовать ее для самозащиты судна».

Капитану «Терека» Б. Н. Соколову и командиру БЧ-2 второму помощнику капитана Е. И. Скаврунскому были объявлены выговоры. Капитана «Анатолия Серова» П. Н. Козлова отстранили от командования судном, правда, по другой причине. Командир БЧ-2 «Серова» И. И. Баклаг за «невыполнение неоднократных указаний флагманского артиллериста и флагманского минера об организации боевых постов, содержания матчасти вооружения в порядке и боевой готовности, отсутствия занятий с расчетами» арестовывался «при каюте на пять суток» [110, л. 32].

Отчеты о боевой подготовке на судах и в береговых дивизионах за третий квартал 1944 г. свидетельствовали о том, что ею занимались слабо. «Командиры... видимо, забыли, что рыбная промышленность Камчатки, работая в военное время, должна быть готова выполнять государственное задание в условиях воздействия на нее противником. К этому не готовятся. Подыскивают всякие причины, якобы оправдывающие их бездеятельность в важнейшем государственном деле». Не представили отчеты пароходы «Анатолий Серов», «Чавыча», «Орочон», «Сима», «Терек», все траулеры. Капитан лесовоза «Коккинаки» А. А. Гринько отчитался лаконично: «Боевой подготовкой не занимались» [110, л. 27].

Но винить моряков в нерадивом исполнении службы не приходится: нагрузка на них, несших вахты, почти непрерывно занимавшихся ремонтом, дабы обеспечить возможность дальнейшей эксплуатации судов, работавшим на выгрузке, была очень высока, находясь на пределе физических возможностей. Как указывалось в одном из документов, «экипаж единодушно принимает участие во всех работах по текущему ремонту, в погрузо-разгрузочных работах, не считаясь со временем».

В течение 1944 г. руководящий состав УВФ Камчатского бассейна и командный состав судов получил материал для пошивки форменного обмундирования. К тому же большинство судов побывало в заграничных, перед которыми моряков также снабдили форменным обмундированием. НКРП СССР приказом № 1330/15 от 15 сентября 1944 г. требовал от состава судов АКО в заграничных находится только в форме.

Отмечая, что отдельные лица продолжали являться на службу одетыми не по форме, 31 октября 1944 г. начальник АКО распорядился: «1. Комсоставу УВФ бассейна и судов в служебное время быть в форменном обмундировании (тужурка при белой сорочке, черный галстук или китель, черные или темно-синие брюки). 2. Капитанам и пом-

политам судов при нахождении в заграничных портах отпускать личный состав после проверки формы одежды увольняемого. 3. Начальникам отделов УВФ, начальникам АКОфлота и Морлова взять себе за правило не принимать без формы одежды» [110, л. 33].

Вот что вспоминал ветеран флота Т. М. Кривоногов, начавший работать на судах АКО весной 1945 г.: «В здании обкома партии состоялось общефлотское собрание. Как и положено, собрались плавсостав и работники управления АКОфлота. Меня поразила одежда моряков, особенно с учетом того, что люди в то время одевались очень просто. На улицах преобладали военные шинели и желтые американские ботинки с подковами и кожаными шнурками. Но эти, находившиеся в зале, люди просто поражали своим великолепием.

Надо сказать, что наши моряки, приходившие в начале войны в американские порты, отличались более чем скромным видом. Естественно, что долго с этим мириться было нельзя. Группа заслуженных капитанов — таких, как А. И. Щетинина, обратилась к властям с просьбой, одеть и обуть наших моряков подобающим образом... Людей снабдили всем необходимым.

Комсоставу, например, полагались бостонский макинтош и прекрасный костюм черного или темно-синего цвета, с красивыми анодированными пуговицами и желтыми галунами на рукавах. Кроме них выдавались две сорочки: белая и цвета хаки, а также мичманка с двумя чехлами, белый шерстяной шарф, черный галстук, пара белья, выходные и рабочие ботинки, кожаные и вязаные перчатки. Полагалась и меховая куртка-“канадка”, а кожанка приобреталась за свой счет. Портные подогнали форменную одежду каждому моряку по фигуре. Красиво одевалась и судовая команда, правда, немного попроще. Помимо этого, в американских портах была установлена усиленная норма питания...»

На 1944 г. НКРП СССР наметил весь капитальный и текущий ремонт судов АКОфлота на общую сумму 17 250 тыс. руб. провести в США. ПСРВ должна была использоваться только как база для междурейсового обслуживания и производства запчастей. Принятую стратегию выдержали: в 1944—1945 гг. в США отправились семь судов для крупного ремонта продолжительностью в 60—75 суток и два — на текущий.

Перед направлением судов в США их команды подвергались тщательной проверке «соответствующими органами». Этот контроль зачастую отсеивал квалифицированных моряков, личности которых по различным причинам были неуютны властям. «Имеются такие суда, на которых во внешние рейсы допускаются не свыше десяти человек из числа ко-

манды», — сообщало в одном из отчетов руководство АКОфлота. Зато на пароходы приходили так называемые «американцы» — случайные люди, поступившие с единственной целью — попасть за границу. Как правило, моряками они не были и для работы на флоте оказывались непригодными. Так, на «Симу» коچهгаром устроился учитель одной из петропавловских школ. Слабое здоровье не позволило ему нести тяжелую вахту у котлов, превратив в обузу для экипажа.

10 марта 1944 г. управление АКО секретным приказом № 05 предписало капитанам не принимать на суда радистов без специального разрешения на это органов госбезопасности. В качестве нарушителя имевшихся инструкций назывался капитан «Щорса» П. Я. Жуковский, который в октябре 1943 г. взял практиканта-радииста Карпенко. Теперь виновным в нарушении приказа грозила уголовная ответственность [110, л. 8].

Межрейсовый и аварийный ремонт судов проводился на ПСРВ. Он отличался длительностью и дороговизной и, как правило, полностью не выполнялся, в основном, из-за недостатка необходимых материалов. Это способствовало преждевременному износу пароходов. В 1944 г. только одну «Чавычу» отремонтировали быстро. Несмотря на отсутствие других баз и целевое назначение ПСРВ на обслуживание судов НКРП, АКОфлот правом преимущественного ремонта на ней не обладал. Ремонт во Владивостоке для него был невозможен, так как на имевшихся здесь предприятиях НКРП обслуживание камчатских судов не планировалось и даже прямо запрещалось (например, зимой 1943—1944 гг. для «Ительмена», «Коккинаки» и «Чавычи»). В результате все необходимые минимальные работы пароходы получали только в Петропавловске [83, л. 61—62]. Такое положение заставляло всячески поощрять саморемонт. На всех судах (за исключением лесовоза «Коккинаки») были организованы мастерские, оборудованные токарными и сверлильными станками.

В условиях недостаточного технического обслуживания и необходимости активного саморемонта особое значение приобрел вопрос подбора, укомплектования и выдвижения судовых механиков. В течение 1944 г. на «Эскимосе», «Чапаеве», «Тереке» и «Анатолии Серове» вторые механики были выдвинуты в старшие. Кадры, в целом, оказались на должной высоте. Проведенная в 1944 г. аттестация «подтвердила наличие достаточно высокого уровня технически грамотных механиков. По отдельным судам со значительно изношенными механизмами (“Коккинаки”, “Эскимос”, Максим Горький”, “Щорс”) плавание становится

возможным только благодаря высокой грамотности, сознательности и самоотверженности машинных команд».

Если состав механиков сохранял стабильность, то большая текучесть наблюдалась у кочегаров и машинистов. «В известной мере эта текучесть является результатом предварительного отбора при эпизодическом уходе судов в заграничье» [83, л. 77]. И все же признавалось, что «укомплектованность судов дипломированными механиками недостаточная. Наши кадры механиков в основном грамотные. Ряд молодых механиков выдвинут на должности механиков и с работой справляются». Со штурманским составом (за исключением капитанов) проблем было больше: «в большинстве технически неграмотные люди, умеющие только прокладывать курсы. Крайне плохо отражается на работе судов частая переброска механиков и особенно штурманов» [111, л. 30].

А вот как обстояло в 1944 г. дело с дисциплиной. С 1 января по 1 ноября 1944 г., то есть за десять месяцев, было совершено 104 проступка (три самовольных ухода, пять опозданий, девять прогулов, 14 случаев небрежного отношения к работе, 16 появлений в нетрезвом виде, 57 нарушений правил внутреннего распорядка). За эти нарушения четыре командира были понижены в должности (переведены в матросы, машинисты и кочегары), наложены 24 ареста, в том числе семь «строгих», 14 чел. привлечены к суду, 19 чел. оставлены «без берега», то есть лишены увольнений, объявлены 43 выговора, в том числе 21 «строгий».

В течение в 1944 г. в АКОфлот пришли 153, перемещено в должностях 132, исключено 133 чел. (в том числе один умерший и пять осужденных) [111, л. 4—5].

1 июня 1944 г. на основании постановления Государственного Комитета Обороны от 18 января 1944 г. и приказа НКРП СССР от 26 февраля 1944 г. № 146 начальник АКО распорядился «в целях воспитания и подготовки кадров квалифицированных моряков-рыбаков для системы АКО путем практического обучения непосредственно на судах» ввести на судах АКОфлота и Морлова институт юнг. Таким способом в будущем можно было покрыть кадровый голод и привлечь к работе на судах не случайных людей, а хорошо подготовленных морально и технически. «Нам нужно, чтобы советская молодежь, наш народ привыкли к морю, любили его, знали его. Это имеет большое значение для поднятия мощи советской страны», — говорил А. И. Микоян, «лучший друг Камчатки», как его называли в то время.

В число юнг зачислялись несовершеннолетние подростки, отцы которых большей частью служили в армии или уже погибли в боях с фа-

шистами. Юнг следовало обеспечить флотским обмундированием по нормам НКРП, для чего в течение июня и июля нужно было организовать его пошивку из материалов, имевшихся в наличии.

С 10 июня начальникам АКОфлота и Морлова следовало приступить к приему ребят в соответствии с «Положением о юнгах — юных рыбаках на судах флота Наркомрыбпрома СССР». Они же должны были обратить особое внимание «на подбор лиц, которым на судах и учебных сборах будет доверено воспитание и обучение юнг». Первоначально количество юных моряков устанавливалось равным: для АКОфлота — 30 палубных и 30 машинных, для Морлова — 12 палубных и шесть машинных, всего 78 чел. [109, л. 50—51].

По состоянию на 1 декабря 1944 г. на 13 пароходах АКОфлота находились 73 юнги: «Максим Горький» — один, «Коккинаки», «Чавыча», «Чапаев» и «Эскимос» — по два, «Кура» — четыре, «Терек» и «Щорс» — по пять, «Сима» — шесть, «Орочон» — девять, «Якут» и «Ительмен» — по десять. Больше всех юных моряков — 21 — пребывало на «Анатолии Серове» [83, л. 70].

В течение 1944 г. на судах имелся ряд происшествий, обошедшихся, к счастью, без человеческих жертв и больших материальных потерь. 21 марта в семь часов утра на «Щорсе», стоявшем в Ковше рыбного порта на якоре и швартовах в группе пяти судов АКОфлота, в котельном отделении под правым котлом загорелось подтекавшее топливо. Вахта быстро приступила к тушению, одновременно старший помощник капитана «Щорса» Б. Н. Соколов отправил посыльного за помощью на «Симу». Дым, идущий из надстройки «Щорса», заметил вахтенный матрос «Анатолия Серова» Саламатин. «Принятыми мерами вахтенных: кочегара, машиниста и сбежавшимися командами с огнетушителями стоявших рядом пароходов “Эскимос”, “Сима”, “Серов”» возгорание потушили в 7.26. «Материального ущерба не имеется».

На будущее главному инженеру АКОфлота предписывалось разработать инструкцию для машинных команд судов, сжигавших жидкое топливо, «о режиме работы отдельных топок и о переходе с одной топки на другую при стоянках судов в портах» [110а, л. 185].

В ночь с 24 на 25 июля «по причине конструктивного недостатка в буксирном устройстве» был потерян в море новый корпус кавасаки без мотора, шедший на буксире «Анатолия Серова» из Усть-Камчатска в Олюторский залив.

Ночью же с 15 на 16 сентября «Орочон» с сигарой на буксире проходил Первый Курильский пролив. При выходе в Тихий океан сигара

начала разрушаться при относительно хорошей погоде. Разрушение продолжалось до прибытия в Авачинскую губу. В итоге потеряли 989 куб. м круглого леса и часть такелажа. Вины в этом экипажа не было, убытки в размере 93 237 руб. отнесли на счет Сахалинского Погранкомбината, плохо скрепившего сигару. Во избежание повторения подобных происшествий капитанам судов предписывалось получать от лесокOMBинатов схемы сборки и крепления плотов, а также инструкции по их буксировке и «сбережению в море». Плоты следовало выводить к судам обязательно в присутствии представителя их администраций [110б, л. 56].

Вечером 25 сентября на «Ительмене», находившемся в районе Усть-Камчатска, обнаружили течь сварного шва надводной части левого борта, который в момент удара волны пропускал воду. Трещина с усилением волнения до семи баллов начала раскрываться, течь через нее усиливалась. Не имея возможности из-за большого волнения производить грузовые операции, капитан Войтенко не рискнул продолжать рейс и направился в Петропавловск для ликвидации трещины. В порту выяснилось, что металл борта в районе повреждения износился до половины первоначальной толщины. Восстановление работоспособности судна стоило 5 049 руб. [110б, л. 3].

В 1945 г. АКОфлот пополнился новым судном. Им стал буксир «Кашалот», спущенный на воду в конце 1944 г. в США, в Портленде. В Петропавловск в счет ленд-лиза его в марте 1945 г. перегнал капитан К. К. Берг. В 1944 г. он привел в Портленд на ремонт «Эскимос». Во время стоянки произошло чрезвычайное и весьма опасное по тем временам для капитана происшествие: судно покинул кочегар. К. К. Берга сняли с «Эскимоса» и направили на идущий в Петропавловск «Кашалот».

7 февраля 1945 г. заместитель начальника АКО П. М. Макштас распорядился: «1. Приобретенный в США буксирный деревянный катер “Кашалот” с 12 ноября 1944 г., дня поднятия на нем флага СССР, считать в составе судов морского транспортного флота АКО с отнесением к категории судов восьмой группы морских буксиров и числить в системе судов АКОфлота. 2. Приемку б/к “Кашалот” комиссией, назначенной приказами по АКО № 516 от 9.12 и № 585 от 25.12.1944 г., начатую 12 января с. г., со дня прибытия судна в Петропавловский порт, считать законченной 27 января 1945 г. Материалы приемки утвердить. 3. При ледовых условиях работу б/к не производить, установив его нахождение в Петропавловском порту, и на период зимней навигации законсервировать, оставив на судне экипаж 11 чел.» [111а, л. 92].

Буксир имел прочный деревянный корпус, машину мощностью 1 000 л. с., водотрубный паровой котел системы «Бабкок-Вилькокс», работавший на угле. Вот что вспоминал работавший на «Кашалоте» в 1945 г. Т. М. Кривоногов: «Поражало на этом судне, полученном из новостроя, снабжение: имелся тройной комплект белья, шерстяных одеял, много спецодежды, большой запас краски, столярных и плотницких инструментов, посуды и камбузного имущества. Покрашенный шаровой краской буксир смотрелся внушительно. Но поскольку война уже приближалась к концу, на него не установили никакого вооружения».

Потребность в хорошем и мощном буксире у АКОфлота была основательная. В начале лета 1945 г. «Кашалот» начал выполнять рейсы в Усть-Камчатск. Оттуда он буксировал плоты-сигары, катера и кунгасы, собранные на местном сплаврейде и на Ключевском лесокомбинате. Кроме этого, буксир всегда вел две баржи грузоподъемностью по 250 т. На ботдеке размещали пассажиров. Теперь судном командовал Г. Т. Ленский, старшим механиком трудился В. А. Васильев.

17 мая 1945 г. была определена стоимость суток эксплуатации буксира при транспортировке судов, барж, кунгасов, а также при перевозке грузов, кроме буксировки лесоматериалов в плотах, составившая 7 880 руб. [1116, л. 127].

Летом 1945 г. «Кашалот» отправился в экспериментальный рейс. Вот что свидетельствует об этом приказ начальника АКО № 306 от 16 июля 1945 г.: «Для доставки такелажа для морсплотки в порт Маго, доставки рыбборпродукции в г. Комсомольск... направить в рейс в г. Комсомольск-на-Амуре буксир “Кашалот” с двумя баржами (по 200 т). Для проверки возможности прохода транспортов с баржами из Петропавловска в порты Маго, Николаевск-на-Амуре и Комсомольск-на-Амуре командировать заместителя начальника Петропавловского порта тов. Херсонского А. С...» [1116, л. 268].

А вот что рассказывал об этом плавании Т. М. Кривоногов: «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, актив-

ных 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 при-был корреспондент местной газеты. Он 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».

Трансфинплан АКОфлота на 1945 г. был утвержден приказом по АКО № 160 от 4 апреля 1945 г. со следующими показателями: 354 480 тыс. тонно-миль, 200 000 т груза, буксировка плотов-сигар общим объемом 7 000 куб. м, объем транспортных услуг (фрахт) — 36 779 тыс. руб. «Считать на 1945 г. участвующими в грузоперевозках транспортный флот в количестве 13 судов общей грузоподъемностью 38 770 т и один буксирный катер «Кашалот»». Четырнадцатый транспорт — «Шелонь» — был выведен из эксплуатации. «Кашалот», имевший деревянный корпус, зимой не работал (по прибытии в Петропавловск во время зимней стоянки 28 марта во время проворачивания главной машины при помощи ручного валоповоротного устройства отломилась часть фланца его станины. Фланец сломался по месту некачественной сварки, которую во время приемки судна в США не обнаружили под слоем краски. 31 марта 1945 г. на нем из-за неправильной консервации разморозили воздушный колпак питательного насоса котла [102, л. 99]. Это стало первым происшествием такого рода, в результате которых судно довольно быстро вышло из строя. Остатки корпуса «Кашалота» ныне можно наблюдать в одной из бухт вблизи Петропавловска).

Тарифы на перевозки, согласно распоряжения НКРП, сохранялись такими же как в 1941 г., оплата за перевозку пассажиров устанавливалась на уровне действующих тарифов НКМФ.

Весь личный состав флота, включая береговой аппарат, по плану на 1945 г. должен был насчитывать 828 чел., в том числе 729 моряков. Среди них предполагалось иметь 120 юнг, на содержание которых выделялись 230,4 тыс. руб. В управлении флота должны были трудиться 28, в морском агентстве — 14, на подсобном хозяйстве — 20 чел. [112, л. 2].

Для полного укомплектования штатов моряков недоставало шести дипломированных старших помощников капитана, девяти вторых помощников, трех механиков 1-го разряда, девяти — 2-го, шести — 3-го, трех радистов, девяти матросов 1-го класса, шести токарей, двух машинистов 1-го класса, девятнадцати кочегаров 1-го и десяти кочегаров 2-го класса. Все они замещались «работниками низших квалификаций». Резерв специалистов для замены отпускников отсутствовал.

Управление АКОфлота, включавшее 28 чел., не имело собственного помещения и ютилось в здании управления АКО (на месте нынешнего административного здания Камчатрыбпрома), где для него выделили четыре комнаты. Оно располагалось примерно в трех километрах от порта, что создавало трудности для оперативного обслуживания судов [102, л. 24].

План 1945 г. оказался выполнен на 76,9 % по грузам и на 74,4 % по тонно-милям. Причиной невыполнения стало уменьшение числа выполненных рейсов с грузом (76 при 87 по плану), причем общее количество затраченного эксплуатационного времени определилось в 3 895 суток при плане 3 951. Фактическое эксплуатационное время оказалось таким же, как и в плане: это свидетельствовало о большой потере времени на непроизводительные стоянки, что привело к снижению фактического количества рейсов. Ходовое время сократилось на 15,7 % из-за уменьшения числа рейсов с грузом. Себестоимость грузоперевозок выросла на 2 956 тыс. руб. или на 9,6 % против 1944 г. и на 8 205 тыс. руб. или на 32,3 % против плана 1945 г. Следует отметить, что это в значительной степени стало результатом военных действий, начавшихся в августе 1945 г.

Непроизводительные потери в 1 391,9 суток складывались из ожидания: погрузки и разгрузки (817,1), бункера (252,8), разрешения на выход (304,6) и прочих причин (17,4). Из-за медленной оборачиваемости флот потерял 630 судосуток, то есть 8 рейсов или 19 000 т дополнительно перевезенного груза.

Благодаря проведенным мероприятиям по повышению квалификации персонала машинных команд и реально начавшейся теплотехнической работе «на базе развернутого социалистического соревнования среди судоконанд» флот в 1945 г. сэкономил 4 269 т топлива или 10 % (3 750 т угля и 519 т жидкого горючего). При этом среднесуточная эксплуатационная скорость судов выросла до 172 миль против 159 плановых. Наибольшей экономии добились «Орочон» — 16,9, «Максим Горький» — 16,7 «Чапаев» — 15, и «Сима» — 14 %.

«Орочон» и «Чавыча» сжигали в этом году высококалорийные угли, «Кура» работала на хорошем сахалинском, на «Якуте» переделали в кот-

лах колосники, «Максим Горький» использовал тепло выхлопных газов главного двигателя, что в сравнении с 1944 г. дало большую экономию горючего. Пережог топлива имел «Эскимос» ввиду того, что на нем установили новые котлы с большей производительностью, но сохранили старые нормы расхода [113, л. 19].

Стоимость топлива в 1945 г. выросла. Это также отрицательно сказалось на себестоимости грузоперевозок. Удорожание произошло вследствие изменения пунктов бункеровки: теперь пароходы в большем объеме получали уголь в Петропавловске, где цены были заметно выше, чем во Владивостоке или на Сахалине.

Еще одной причиной роста себестоимости стал перевод судов на снабжение ремонтными и расходными материалами, в основном, через местные склады. Это обходилось гораздо дороже, «в отличие от имевшей место практики непосредственного снабжения в 1944 г. в США, в плане 1945 г. также предусматривалось непосредственное снабжение в США» [113, л. 21].

Фактическая численность личного состава флота к концу 1945 г. равнялась 838 чел.: управление — 41, плавсостав — 649, юнги — 78, подсобное сельское хозяйство — 35 [113, л. 8].

В течение 1945 г. весь действовавший флот подвергся различного вида ремонтам (табл. 1.23).

Таблица 1.23

Судно	Время стоянки		Характер ремонта	
	план	отчет	план	отчет
«Орочон»	30	11,2	Профилактический	Профилактический
«Ительмен»	100	66,8	Капитальный	Профилактический
«Сима»	90	118,0	Капитальный	Капитальный
«Чавыча»	45	98,6	Средний	Аварийный
«Эскимос»	45	20,8	Капитальный	Профилактический
«Якут»	30	5,0	Профилактический	Профилактический
«Чапаев»	35	10,2	Средний	Профилактический
«Шорс»	75	158,4	Средний	Капитальный
«А. Серов»	65	157,8	Средний	Средний
«Коккинаки»	95	80,4	Капитальный	Капитальный
«М. Горький»	10	2,4	Профилактический	Профилактический
«Кура»	65	13,0	Средний	Профилактический
«Терек»	40	11,8	Средний	Профилактический
«Кашалот»	15	14,6	Профилактический	Профилактический
Всего:	740	769,0		

С учетом того, что ни в Петропавловске, ни во Владивостоке суда не могли получить технического обслуживания в требуемом объеме,

девять транспортов по графику НКРП должны были ремонтироваться в США. Фактически ремонт в США получили пять пароходов (табл. 1.24).

Таблица 1.24

Суда	Стоянка в ремонте, сутки		Отклонения	
	план	факт	план	факт
«Игельмен»	100	50,5	—	49,5
«Сима»	90	118,0	28,0	—
«Чавыча»	45	—	—	45,0
«Чапаев»	35	—	—	35,0
«Щорс»	75	158,4	83,4	—
«А. Серов»	65	157,8	92,8	—
«Коккинаки»	95	80,4	—	14,6
«Терек»	40	—	—	40,0
«Кура»	65	—	—	65,0
Всего:	610	565,1	204,2	249,1

Вот что вспоминал один из юнг АКОФлота — Александр Ражев о своем пребывании в американском ремонте (передано Т. М. Кривоноговым): «На шестнадцатом году своей жизни я поступил юнгой на пароход АКОФлота “Игельмен”. В конце 1944 г. нам посчастливилось пойти на ремонт в США. Капитаном был Борис Николаевич Соколов, старшим помощником Александр Александрович Чеков. Стармехом, если не изменяет память, был Лабут, имя и отчество, к сожалению, забыл (Валентин Петрович Лабут. — *С. Г.*).

Шли мы туда долго. Уголь был плохой, скорость неважная, погода, как на грех, штормовая. Наконец мы пришли в порт назначения — Портленд, штат Орегон, на реке Колумбия. После нашего захолустья все нас здесь удивляло. Другая природа, хорошие дороги, много автотранспорта. Американцы к нам относились доброжелательно. Самое главное, что нас стали хорошо кормить — по нормам заграничного плавания. На столе появились фрукты и прекрасный белый хлеб. В скором времени нас одели и обули с ног до головы. Выдали хорошую робу, теплые меховые канадки, белье и ботинки. Комсостав одели в прекрасные бостоновые костюмы с золотыми галунами и пуговицами, красивые мичманки. В общем, все мы преобразились на глазах.

Дисциплина была строгая, по законам военного времени. Часть ремонтных работ экипажу пришлось взять на себя. Как правило, самые грязные — обивку ржавчины, чистку балластных танков, канатных ящиков и тому подобное. Нас же, юнг и палубных учеников, администрация решила поставить на вахту. Таким образом, освобождался матрос, которого использовали на более серьезных работах...

Вскоре мы отремонтировали свой пароход и весной 1945 г. покинули гостеприимный Портленд, пошли в свой родной Петропавловск. Дома я вручил гостинцы своей семье и знакомым. Все интересовались, как к нам относились американцы. Рассказов было, конечно, много...»

Вот что стало причинами неполучения ремонта судами, отмеченными в табл. 1.24.

«*Чавыча*» должна была выйти в США 16 января 1945 г. До 27 декабря 1944 г. она стояла во Владивостоке, готовая к выходу, но из-за стремления отправить судно с обязательным завозом «попутного» груза в Петропавловск его заполнили углем. Только 24 января 1945 г., просрочив время выхода в США, пароход снялся в Петропавловск. 27 февраля «из-за непроходимости пролива Лаперуза» он вернулся во Владивосток и простоял до 12 апреля, а затем вновь отправился в Петропавловск. Таким образом, этот рейс, закончившийся в Петропавловске 2 мая 1945 г., длился 127 суток.

Не имея возможности получить качественный ремонт ни в Петропавловске, ни во Владивостоке, «*Чавыча*» эксплуатировалась до конца года, «латая» поврежденный котел по время стоянок в портах, поддерживая тем самым свое рабочее состояние. За истекший год пароход простоял в ремонтах 25,6 % всего эксплуатационного времени. Несмотря на затраченное время и силы «*Чавыча*» к навигации 1946 г. была не готова и вместо намечавшегося в 1945 г. среднего ремонта требовала в следующем году капитальный.

«*Чапаяев*» должен был выйти в США на средний ремонт 1 февраля 1945 г. Прибыв во Владивосток с рыбопродукцией, простоял под выгрузкой с 8 января до 10 марта по вине местного рыбного порта. 7 марта 1945 г. во время грузовых операций вследствие небрежной работы грузчиков на лебедках сломалась станина одной из них. Ее временно скрепили планками на болтах. В течение года силами экипажа пароход поддерживался в рабочем состоянии, а в начале 1946 г., прибыв в Дайрен, встал там в ожидании капремонта, так как из-за плохого состояния корпуса больше эксплуатироваться не мог.

«*Терек*» собирался выходить в США 21 января 1945 г. из Петропавловска. Ввиду необходимости избежать лишних расходов по перегрузке находившихся на борту 216 т рыбопродукции, управление флотом получило распоряжение АКО догрузить пароход рыбой и отправить его во Владивосток. 1 января 1945 г. «*Терек*» с 2 117 т рыбы вышел в море, но 20 марта, не сумев пройти пролив Лаперуза, вернулся обратно.

Лишь 25 апреля он имел возможность окончательно сняться во Владивосток, куда прибыл 5 июня. Этот рейс длился 156 суток.

Пароход «Кура» должен был выйти в США 1 февраля, но задержался во Владивостоке, где с 21 декабря 1944 г. до 10 февраля 1945 г. выгружал 2 292 т рыбпродукции. 10 февраля 1945 г. судно начало принимать соль, в связи с чем не получило ремонт продолжительностью 65 суток, утвержденный в начале года. Это впоследствии привело к необходимости поставить пароход с 19 ноября 1945 г. на ПСРВ, где он пребывал до июля 1946 г.

Из-за неполучения своевременного ремонта «Чавыча» и «Чапаев», по сравнению с 1944 г., резко снизили скорость хода, в то время как однотипный с «Чапаевым» пароход «Щорс», прошедший обслуживание, заметно ее повысил [113, л. 13—14].

В течение 1945 г. суда флота неоднократно попадали в сложные навигационные условия, нередко становившиеся причиной их серьезных повреждений. Вот лишь несколько примеров.

Вечером 25 января во время околки льда вокруг «Щорса» для вывода его из бухты Раковой на рейде жестянобаночной фабрики подвижкой льда погнуло перо руля и свернуло баллер. Ремонт рулевого устройства решили произвести во время нахождения судна в США. Регистр СССР разрешил переход судна в Америку в таком состоянии [111б, л. 25—27 об.].

20 апреля «Чавыча», следовавшая из Владивостока в Петропавловск, в результате удара о льдину потеряла одну лопасть гребного винта и согнула вторую. 15 мая на ней во время швартовки к пирсу Петропавловского порта были срезаны пять болтов, соединявших фланцы промежуточного вала брашпиля. От перекоса вала надвое разломился подшипник.

16 апреля «Якут», шедший из Владивостока в Петропавловск, в Японском море застиг сильный шторм. Волны смыли за борт с носовой палубы 32 т бункерного угля, разбили спасательный плот, правое крыло мостика и трап на спардеке, выбили в коридоре спардека переборку, пробили правый борт шлюпки, выломали дверь коридора, разбили иллюминатор в каюте второго помощника, смыли с ботдека за борт четыре пожарных ведра и два спасательных круга. Такие повреждения судно получило в непосредственной близости к проливу Лаперуза, где свобода его маневрирования была ограничена близостью запретной зоны Японии. Убыток от этого происшествия оценивался в 9 000 руб. [111б, л. 163—165].

Великая Отечественная война завершилась в мае 1945 г. Всего за военные годы 42 работника флота были награждены орденами и медалями, а по ее окончании более 350 чел. получили медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» [83, л. 46].

В августе 1945 г. СССР объявил войну Японии. Решением исполнительного комитета Камчатского областного Совета депутатов трудящихся № 470 от 9 августа 1945 г. на территории Камчатской области было введено военное положение [114]. Но еще 6 августа произошло трагическое происшествие: два самолета без опознавательных знаков атаковали на траверзе Гаврюшкина камня пограничные катера ПК-7 и ПК-10. Несколько человек при этом погибли. Помощь пограничникам оказал сторожевой корабль «Киров».

Заключительным военным аккордом стала Курильская десантная операция, проведение которой советское командование возложило на силы Камчатского оборонительного района (КОР), возглавляемого генерал-майором А. Р. Гнечко. Суда АКОфлота принимали в ней непосредственное участие.

ПВМБ не располагала достаточным количеством транспортных средств для доставки десанта на острова. Часть десантников размещалась на мобилизованных гражданских транспортных и рыболовецких судах. Их погрузка проводилась в Петропавловске. Недостаток здесь пирсов привел к тому, что с каждого из них приходилось обслуживать одновременно несколько плавсредств. Для того, чтобы упорядочить эту процедуру, суда обрабатывались по специальному графику. Приняв людей и грузы, они отходили на рейд Авачинской губы, а их места занимали следующие.

Посадка десанта закончилась к вечеру 16 августа 1945 г. Рано утром следующего дня караван из 64 выпелов двинулся в путь на Курилы. Всего на борту кораблей и судов разместились 8 824 десантника, 95 орудий, 123 миномета, 120 тяжелых и 372 легких пулемета. Во время перехода волнение моря составляло три-четыре балла, движение каравана затрудняла малая видимость. С одной стороны, это скрывало суда и корабли от неприятеля, а с другой — мешало им выдерживать график движения, который и без того нарушался в силу того, что военные и гражданские моряки не имели практики совместных плаваний в таком крупном соединении на большое расстояние (350 миль) [115, с. 31—35].

Десантная операция началась 18 августа 1945 г. высадкой на о. Шумшу — основной опорный пункт японской обороны на Курилах. Бои

здесь шли до 23 августа. К концу августа силы КОР заняли всю северную гряду Курильских островов, включая о. Уруп.

С 8 августа по 3 сентября 1945 г., то есть во время войны с Японией, пароходы АКОфлота «Ительмен», «Чапаев», «Коккинаки» и танкер «Максим Горький» использовались для перевозки людей, вооружения, боеприпасов, снаряжения и горючего, будучи мобилизованы «как временный военный транспорт». Четыре парохода в общей сложности 69 суток находились в распоряжении командования КОР. За это время они перевезли 6 704 т военных грузов и 3 363 чел., что составило по отношению к общему объему перевозок 4,2 % по грузам и 22 % по пассажирам. Прделанная ими работа отражена в табл. 1.25.

Таблица 1.25

Судно	Количество судосуток	Перевезено	
		груза, т	пассажиров
«Ительмен»	11	2 120	73
«Чапаев»	21	3 300	2 075
«Коккинаки»	19	930	1 715
«Максим Горький»	18	354	—
Всего:	69	6 704	3 363

Как указывает отчет о работе флота, «эти четыре транспортных судна в общем количестве перевозок имели значительный удельный вес пассажироперевозки и небольшое количество груза» [113, л. 17]. Под «пассажирами» здесь подразумевались советские десантники, высаживавшиеся на Курилы, и японские военнопленные, вывезенные из своих гарнизонов на островах по окончании боев.

Часть флота во избежание боевых потерь рассредоточили в закрытых бухтах и портах. Это отразилось на нормальной работе невыполнением плана грузоперевозок из-за того, что четыре судна простояли 89 суток.

Условия военного времени нашли отражение и в ассортименте перевозимых грузов (табл. 1.26). Из нее видно, что рыбопродукции в 1945 г. сняли втрое меньше, чем в 1944 г., и почти впятеро меньше, чем по плану 1945 г. Леса, основным источником которого служил Сахалин, доставили вдвое меньше плана. Все это явилось следствием военных действий, пришедшихся на август, традиционно являвшийся месяцем наиболее активного вывоза заготовленной продукции с полуострова и доставки на него древесины.

Во время высадки на Курилы и после завершения операции войскам большую помощь оказали не только моряки, но и работники Петропавловского рыбного порта, добровольно пошедшие с десантом.

Портовики принимали участие в разгрузке транспортов, разместили на берегу пришедшие на пароходах грузы, обеспечили работу мелких плавсредств. За организацию и руководство этой работой начальник рыбного порта Я. Я. Завадский был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени, а начальник погрузочного отдела порта Н. К. Мельничук получил орден Красной Звезды.

Таблица 1.26

Ассортимент	Отчет 1944 г.	План 1945 г.	Отчет 1945 г.
Соль	37 037,8	16 300	16 509,7
Уголь	40 845,6	36 100	36 338,3
Нефтепродукты	5 375,6	4 000	12 043,1
Рыбопродукция	32 336,4	51 400	10 819,0
Лесные	10 487,1	23 800	11 100,1
Тарные	16 983,9	16 800	11 236,8
Продпромтовары	11 614,2	5 200	14 063,1
Прочие	26 412,2	53 400	46 981,8
Всего:	181 092,8	270 000	159 091,9
Пассажиры	8 864	—	17 603

К награде «за умелое руководство и организацию работ по разгрузке боеприпасов, снаряжения и техники десантных частей в условиях боевых действий и выгрузке их на островах в районе боев» был представлен стивидор А. Т. Бабилов, а также «за самоотверженный труд по выгрузке техники, боеприпасов и вооружения под обстрелом противника с судов за период боев на островах» — грузчики и их бригады: Наданов, Чугунчиков, Корецкий, Ленский, Жуган, Казионов, Михайлов и другие.

Семеро моряков парохода «Коккинаки» во главе со старшим помощником Я. Я. Изаком и девятнадцать членов команды парохода «Чапаев», возглавляемого капитаном А. Д. Коломейцем, награждались за образцовую подготовку судов и экипажей «к спецрейсу с десантными частями КОР на Курильские острова и успешную доставку десанта, его высадку в условиях боевых действий». Остальной личный состав экипажей своим самоотверженным трудом и личным участием в погрузо-разгрузочных работах по переброске боеприпасов, вооружения и техники с пароходов на берег заслужил благодарность командования КОР. Помимо этих работ, моряки организовали прием с берега раненых десантников, оказали им первую медицинскую помощь, предоставили уход и питание. Особенно заботились о пострадавших воинах уборщица «Коккинаки» М. С. Заболотская, помполит «Чапаева» В. А. Кортиков и буфетчица этого же парохода В. Т. Завалина.

Десять моряков танкера «Максим Горький», снабжавшего суда и корабли топливом: старший помощник капитана А. Н. Бурлуцкий, четвертый помощник А. Л. Кошелев, старший механик В. А. Устименко, четвертый механик И. Д. Зинченко, радист М. Т. Жукова, матросы П. М. Алексеев, В. П. Медведев, А. В. Мыкольников, моторист А. Н. Пупыкин — поощрялись «за образцовое выполнение задания командования КОР по снабжению кораблей в зоне военных действий в трудных метеоусловиях. Своей успешной и самоотверженной работой личный состав судна содействовал успеху операций по захвату Курильских островов, заслужив тем самым благодарность командования КОР».

Вот что вспоминал об участии в Курильской десантной операции Арнольд Рихардович Янсон, тогда студент Петропавловского морского рыбопромышленного техникума, проходивший практику на «Чапаев» (впоследствии А. Р. Янсон руководил Камчатрыбфлотом — наследником АКОфлота).

«В августе 1945 г. при объявлении войны Японии “Чапаев” с экипажем был мобилизован для участия в Курильской военно-десантной операции. После погрузки в трюма боезапаса, боевой техники (около 600 т), солдат из зенитной роты, 17 августа 1945 г. в составе первого эшелона боевых десантных кораблей “Чапаев” вышел в район Первого Курильского пролива. После высадки десантников и частичной выгрузки боезапаса, “Чапаев” получил приказ принять на борт пленных японских солдат и следовать в Усть-Большерецкий рыбокомбинат для принятия на борт артиллерийской части. Приказ был выполнен, и после капитуляции японцев на острове Шумшу “Чапаев” выгрузил в Четвертом Курильском проливе артиллеристов, погрузил на борт трофейное оружие, раненых и 3 сентября 1945 г. прибыл в Петропавловск. Судно вышло на рейд, готовясь к постановке в ремонт на судоверфи, а мы, курсанты, списались с “Чапаева” и продолжили учиться в Морском рыбном техникуме...» [116].

Впереди моряков ждала мирная работа. 4 октября 1945 г. в связи с реорганизацией АКО в Камчатский госрыбтрест (КГРТ) АКОфлот был переименован в Управление транспортного флота КГРТ (Камчатрыбфлот, КРФ) [117, л. 1—2].

По словам начальника флота В. М. Слободенюка, произнесенным 12 сентября 1945 г., «современные суда, представляющие многомиллионную ценность, требуют от личного состава, его обслуживающего, высоких специально-технических знаний, что возможно лишь при ус-

ловии закрепления постоянных кадров, как в целом на водном транспорте, так и на каждом судне в отдельности».

Закрепить же кадры можно было при условии обеспечения их нормальными жилищно-бытовыми условиями и заработной платой. С жильем для моряков в Петропавловске было плохо. Их семьи размещались на площади Комхоза АКО и горсовета и частично во Владивостоке. В Петропавловске жили 211 (36,4 %), во Владивостоке — 129 (22,3 %), на судах — 240 чел. (41,3 % общей численности).

На время стоянки в порту плавсостав оказывался предоставлен сам себе «за отсутствием клуба... культурного отдыха не имеет... проявляет желание получить возможность отдыха в специальных домах». Отсутствие специальной «водной поликлиники», санатория и дома отдыха также не способствовали стабильности персонала.

Жизнь требовала решения жилищной проблемы путем предоставления семьям капитанов и старших механиков отдельных домов «типа коттедж» в 3—4 комнаты, комсостава — квартир из 2—3 комнат, рядовых моряков — «индивидуальных квартир в одну комнату в домах общего пользования»; постройки общежитий для комсостава, рядовых моряков и женщин; сооружения клиники; «на базе местных минеральных источников» следовало организовать санаторий; построить дом краткосрочного отдыха, клуб моряков и водно-спортивную станцию.

Уровень зарплаты и столового довольствия должен был превышать ставки ДВГМП и приближаться к условиям Главсевморпути, так как камчатским судам приходилось работать в более тяжелых условиях, чем судам Морфлота [102, л. 25—26].

Характер деятельности АКОфлота за военное время существенно изменился. Работая в условиях ограниченных материальных и людских ресурсов, в 1941 г. он впервые за годы своего существования получил прибыль. В 1943 г. также впервые был выполнен, а по отдельным показателям значительно перевыполнен план грузоперевозок. В 1944 г. количество завозимых судами АКО на Камчатку грузов достигло 75,5 % от их общего поступления (до войны оно не превышало 30—35 %). В том же 1944 г. после многолетних неудачных попыток в практику вошли теплотехнические испытания судов, в результате которых были определены их экономические скорости, выявлены наиболее благоприятные режимы эксплуатации и установлены технически обоснованные нормы расхода топлива.

В течение 1941—1945 гг. ремонт в США прошли большинство судов АКОфлота, однако они не получили его в требующемся объеме. Как

правило, так называемый «ремонт военного времени» выполнялся под контролем американских технических комиссий не в привычном для советских моряков объеме из расчета четырех-пяти лет службы судна после его окончания, а на срок в один-два года. Так, на «Эскимосе» замененные в котлах трубки вышли из строя ровно через год после их установки, а в котлах «Симы» они потекли через полтора года после смены. Судовые администрации зачастую не могли вмешиваться в ход работ, в том числе иногда и по причине собственной некомпетентности. В результате после американских «капитальных» ремонтов суда через короткий промежуток времени требовали проведения нового технического обслуживания.

По собранным автором данным, суда АКОфлота побывали в США и Канаде не менее 21 раза:

- «Эскимос» находился в Сан-Франциско в июне 1941 г. и в 1944 г.;
- «Анатолий Серов» посетил порты США в июне 1943 г. и в апреле 1945 г.;
- «Ительмен» был в марте и апреле 1945 г. в Сиэтле и Портленде;
- «Максим Горький» в декабре 1942 г. ремонтировался в Сиэтле, в апреле 1943 г. — в Сан-Франциско и в мае 1944 г. — в неустановленном порту;
- «Щорс» в январе 1943 г. посетил Портленд, был в США в 1945 г.;
- «Чапаев» находился в Сан-Франциско в июне 1943 г. и в 1945 г.;
- «Орочон» ремонтировался в Портленде в июне 1941 г., там же был в сентябре 1942 г., посетил США в марте-июне 1944 г.;
- «Сима» в мае 1944 г. посетила Портленд, в декабре 1944 г. пришла в Канаду, в июне 1945 г. прибыла во Владивосток;
- «Якут» в августе 1941 г. был в Сан-Франциско и в мае 1943 г. в Портленде;
- «Коккинаки» ходил в США в 1945 г.

За годы войны АКОфлот освоил новый вид перевозок — транспортировку леса, заготовленного Ключевским и Сахалинским Пограничным лесокombинатами в виде морских плотов («сигар»). Проведение подобных операций требовало немалого мужества.

Вот что докладывало командование парохода «Якут» об одном из таких рейсов: «Исключительно большая работа была произведена палубной командой при буксировке плота из Усть-Камчатка в Петропавловск. Несмотря на свежую штормовую погоду (до девяти баллов) и неоднократный обрыв плота, последний был в целости доставлен в Петропавловск, за что часть коллектива начальником АКО была пре-

мирована, части объявлена благодарность и отпущены средства для премирования команды».

За 1943 г. суда флота отбуксировали 26 сигар общим объемом 18 900 куб. м. В этом году Ключевской лесокомбинат сплавил 14 и доставил на рыбокомбинаты восточного берега Камчатки и Петропавловск 12 сигар общим объемом 8 900 куб. м [118, л. 49]. За навигацию 1944 г. из Усть-Камчатска были отправлены 11 сигар общим объемом 6 171 куб. м (шесть в Петропавловск, по одной в Анапку, Карагу и Хайлюлю и две в Корф). Первая из них вышла 11 июля в Петропавловск, последняя объемом 359 куб. м прибыла в Петропавловск 18 октября 1944 г. на буксире «Анатолия Серова». Из сигары № 5 объемом 454 куб. м было потеряно 346 куб. м, то есть 76 %. Сигара № 10 объемом 428 куб. м, предназначенная в Анапку, полностью разбилась в пути. Сигару № 9 из Петропавловска лесовоз «Коккинаки» отбуксировал в Микояновск, куда она благополучно прибыла 16 сентября 1944 г. Это стало *первым случаем доставки леса морем с восточного берега Камчатки на западный через Петропавловск* [119, л. 70].

Вот что сообщается в подготовленной 26 октября 1944 г. «Справке о буксировке леса сигарами» о некоторых операциях с плотами:

«1942 г. “Эскимос”, 22.04—30.08 — рейс № 4 из Мгачи на Сахалине в Петропавловск, плот-сигара в 3 117 т.; “Якут”, 21.08 — рейс № 4 из Усть-Камчатска в Петропавловск — 1 381 кбм.

1943 г. “Коккинаки”, 9.06 — рейс № 3 из Усть-Камчатска в Корф, 515,3 кбм; “Коккинаки”, 30.06 — рейс № 4 из Усть-Камчатска в Петропавловск, 1 160 кбм; “А. Серов”, 3.08 — рейс № 3 из Усть-Камчатск в Петропавловск, 1 154,2 кбм; “А. Серов”, 3.07 — рейс № 2 из Усть-Камчатска в Олюторку 563 кбм; “Эскимос”, 23.08 — рейс № 4 из Усть-Камчатска в Петропавловск — 447 кбм.

1944 г. “Коккинаки”, 21.08 — рейс № 3 из Ныйво на Сахалине в Петропавловск — 1 850 кбм; “А. Серов”, 27.08 — рейс № 3 из Усть-Камчатска в Петропавловск — две сигары 418,6 и 651 кбм; “Коккинаки”, 12.09 — рейс № 4 Петропавловск — Микояновск — 561 кбм.; “Сима”, 12.09 — рейс № 5 из Усть-Камчатска в Корф — 500 кбм; “А Серов”, 13.10. — рейс № 6 из Усть-Камчатска во Владивосток — 359 кбм; “Орочон”, рейс № 3 Сахалин — Петропавловск, 1 031 кбм, не доставлена» [111, л. 14].

В годы войны на полуострове впервые начала действовать система морского и рыбохозяйственного образования. Одним из ее элементов стал «институт юнг», положивший начало основанной в 1946 г. Петропавловской мореходной рыбопромысловой школе.

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. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 3, д. 6.
24. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 481.
25. Из фондов музея КамчатГТУ.
26. ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 5.
27. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 89.
28. Там же, д. 91.
29. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 10.
30. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 270.
31. Там же, ф. 1, оп. 1, д. 208.
32. Там же, д. 503.
33. Там же, д. 248.
34. ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 16.
35. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 92.
36. Камчатская правда, комплект за 1939 г.
37. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 94.
38. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 14.
39. Там же, д. 7.
40. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 93.
41. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 15.
42. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 95.

43. Там же, д. 97.
44. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 16.
45. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 98.
46. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 17.
47. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 304.
48. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 107.
49. Там же, ф. 200, оп. 1, д. 43.
50. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 19.
51. Там же, д. 20.
52. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 111.
53. Там же, д. 380.
54. Там же, д. 118.
55. Там же, д. 305.
56. Там же, д. 301.
57. Там же, д. 284.
58. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 106.
59. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 26.
60. Там же, д. 36.
61. Камчатская правда, комплект за 1940 г.
62. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 102.
63. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 14.
64. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 105.
65. Там же, д. 491.
66. Там же, д. 103.
- 66а. Рыбак Камчатки. — 1987. — 26 июня.
67. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 113.
68. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 39.
69. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 279.
70. Там же, д. 384.
71. Дальневосточное морское пароходство 1880—1980. — Владивосток, 1980. — 587 с.
72. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 302.
73. Там же, д. 304.
74. Там же, д. 305.
75. Там же, д. 382.
76. Там же, д. 383.
77. Там же, д. 380.
78. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 108.
79. Там же, д. 116.
80. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 31.
81. Там же, д. 44.
82. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 117.
83. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 18.
84. Там же, д. 32.

85. Камчатская правда, комплект за 1941 г.
86. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 507.
87. Там же, д. 593.
88. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 494.
89. Там же, д. 130.
90. Там же, д. 125.
91. Там же, д. 126.
92. Там же, д. 124.
93. Камчатская правда, комплект за 1942 г.
94. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 127.
95. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 597.
96. ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 40.
97. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 495.
98. Камчатская правда, комплект за 1943 г.
99. *Галас М. Л.* Петропавловск-Камчатский морской порт в годы Великой Отечественной войны: транзит грузов ленд-лиза // Российский флот и история Камчатки. Тезисы докладов научн. конф. 17—18 окт. 1996 г. — Петропавловск-Камчатский, 1997. — 71 с.
100. ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 49.
101. Там же, д. 50.
102. Там же, д. 35.
102а. За высокие уловы. — 1976. — 12 дек.
103. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 132.
104. Там же, д. 131.
105. Там же, д. 133.
106. Там же, ф. 88, оп. 3, д. 1.
107. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 53.
108. Там же, д. 54.
109. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 128а.
110. Там же, д. 496.
110а. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 136.
110б. Там же, д. 139.
111. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 55.
111а. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 142.
111б. Там же, д. 143.
112. Там же, ф. 284, оп. 1, д. 60.
113. Там же, д. 62.
114. Камчатская правда. — 1945. — 9 авг.
115. *Акишинский В. С.* Курильский десант. — Петропавловск-Камчатский, 1984. — 160 с.
116. Рыбак Камчатки. — 1994. — 6 мая.
117. ГАКО, ф. 470, оп. 1, д. 6.
118. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 588.
119. Там же, д. 668.

1. МАТЕРИАЛЫ И ДОКУМЕНТЫ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АКОФЛОТА

**Распоряжение по Управлению морского транспорта
и порта АКО № 9 от 23 марта 1936 г.**

В дополнение приказа по Главному управлению Главрыбы от 12.09.1935 г. за № 566ф-2, предлагается всем капитанам судов транспортного флота АКО в белой полосе дымовой трубы ставить инициалы АКО по следующему образцу:



Ромб должен иметь следующие размеры: расстояние между углами «а» и «б» — 35—40 см, между «в» и «г» — 50—60, в зависимости от ширины белой полосы. Буквы в ромбе располагаются, как указано на образце. Ширина линии ромба должна быть 2 см, буквы — 3 см. Кроме того, предлагается сделать надпись на носовой части форштевня, как указано в приказе, иметь на судне постоянный трафарет для нанесенных надписей. Моринспектору предлагается проследить за исполнением данного распоряжения.

Нач. управления транспорта и порта АКО *Плехов*
ГАКО, ф. 200, оп. 1, д. 28, л. 25.

**Характеристики на работников флота АКО, подписанные
начальником АКО А. И. Адамовичем 13 октября 1936 г.**

Капитан парохода «Якут» Кириллов Сергей Трофимович, родился в 1899 г. в Приморье, беспартийный, капитан дальнего плавания. Поступил на службу в систему АКО в апреле 1935 г. на рыболовный тральщик «Восток». С рыболовного тральщика «Восток» на пароход «Якут» переведен 10.09.1935 г., поднимал трудовую дисциплину на судне, привел его в порядок, в хорошее состояние. В сезон 1935/36 г. провел ремонт судна в Петропавловске — удовлетворительно. Пользуется авторитетом у экипажа. По конкурсу 1935 г. премирован за хорошую работу. Хорошо знает Камчатку, что доказал двумя

рейсами в марте-апреле 1936 г. на Усть-Камчатск. В ледовых условиях производил грузовые операции в плавании, тогда как другие суда отказывались от входа в плавучие льды. Занимается на судне поднятием квалификации личного состава. Борется за выполнение трансфинплана, что доказал последними двумя рейсами на Усть-Камчатск.

Капитан парохода «Чавыча» Щетинина Анна Ивановна — капитан дальнего плавания, работает в системе АКО с 1927 г. с должности штурманского ученика, прошла всю стажировку до капитана включительно на судах АКО. В марте месяце 1935 г. приняла за границей в Гамбурге пароход «Чавыча», который успешно перегнала на Камчатку, в кратчайший срок по сравнению с другими судами, причем создала некоторую экономию валюты. Обладает административными способностями, пользуется авторитетом у экипажа. Ведет на судне общественную работу, занимается поднятием квалификации экипажа. Английским языком владеет слабо. Судно содержит в образцовом порядке. За отличную работу награждена орденом Трудового Красного Знамени.

Капитан рыболовного тральщика «Восток» Кузьмин Леонид Тимофеевич. Родился в 1882 г. в г. Саратове, из мещан, беспартийный. Капитан дальнего плавания. Работает в системе АКО с 1934 г. Командовал рыболовным тральщиком «Блюхер». Опытный капитан, знает условия Камчатки. С 6.01.1936 г. командует рыболовным тральщиком «Восток». Распоряжения выполняет в точности. Среди экипажа пользуется авторитетом. Судно содержит в должном порядке.

Капитан парохода «Сима» Бессмертный Евгений Дмитриевич. Родился в 1898 г., беспартийный. Капитан дальнего плавания. В системе АКО работает с 1929 г. Перегонял из-за границы пароход «Ительмен», которым командовал в течение трех лет. В 1935 г. был командирован за границу, где участвовал в комиссии НКПП СССР по осмотру и приемке судов НКПП. В 1935 г. принял в Гамбурге пароходы «Сима», «Чавыча», «Большой Шантар» и буксирный катер «Кит». Возвратился обратно во Владивосток и принял командование пароходом «Сима» в октябре 1935 г. Удачно выполнил зимний рейс на западное побережье Камчатки 1935/36 г., за что был премирован. Обладает хорошими административными способностями. Хорошо знает Камчатку. Удовлетворительно владеет английским языком. На судне занимается по поднятию квалификации экипажа. Борется за дисциплину, чистоту судна и выполнение трансфинплана. Трезвый. Судно содержит в должном порядке. Награжден орденом Трудового Красного Знамени за отличную работу.

Капитан парохода «Орочон» Александров Георгий Иванович. Родился в 1882 г. в г. Ленинграде, беспартийный, капитан дальнего плавания, в прошлом морской офицер военного флота в чине капитана первого ранга. Служит в системе АКО с 1928 г. Перегонял из-за границы первый краболов — пароход «Камчатка», пароход «Эскимос». Последнее время командует пароходом «Орочон». Обладает административными способностями, пользуется авторитетом у экипажа. Хорошо владеет французским и английским языками. Прекрасно знает условия Камчатки. Имеет недостаток — частая выпивка. Борет-

ся за дисциплину на судне и выполнение трансфинплана. Участвует в общественной работе и в поднятии квалификации своих помощников, также команды. Судно содержит в порядке.

Старший механик парохода «Чавыча» Картушенко Иван Семенович, родился в 1877 г., работает в системе АКО с 1928 г., имеет свидетельство механика-практика 1-го разряда. Стаж плавания свыше 25 лет. В течение своей работы на судах АКО был три раза премирован за успешный ремонт и выполнение плана. Свой опыт и знания передает в работе своим подчиненным. Всегда трезв, аккуратен в работе.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 73, л. 120—125.

Приказ начальника АКО № 630 от 21 октября 1936 г.

...Утверждаю... положение об управлении флотом АКО, и ввести его в действие с 1.10. с. г.

Положение об управлении флотом АКО (АКОфлот).

1. Управление АКОфлота является самостоятельной хозрасчетной единицей, входящей в систему хозяйственных органов АКО, и находится в непосредственном подчинении начальника АКО...

3. На управление флотом АКО возлагается руководство эксплуатацией принадлежащих АКО транспортных судов, забота о содержании их в работоспособном состоянии и наблюдение за полным использованием тоннажа транспортных судов, а также руководство заказами по строительству транспортных судов и ремонтом находящихся в его ведении судов.

4. Управление АКОфлотом осуществляет:

1. Техническое и оперативное руководство работой судов АКО.

2. Планирование и движение судов АКО.

3. Наблюдение за движением и работой судов (диспетчерские сводки)...

5. Инспектирование прибывающих и уходящих судов.

6. Контроль за правильностью противопожарной охраны на судах.

7. Наблюдение за точным проведением в жизнь устава... правил и т. п., могущих быть изданными НКПП СССР, Главрыбой и т. д...

8. Ведение паспортизации судов. Ведение актов претензионной работы по морским перевозкам.

9. Контроль за расходом горюче-смазочных материалов, обтирочных материалов и прочего путем разработки мероприятий по экономии, правил хранения и разработке нормативов.

10. Выявление потребностей по приобретению новых судов, разработке технико-экономических обоснований, заданий...

11. Рассмотрение и утверждение дефектных ведомостей, организация и проведение текущих, средних и капитальных ремонтов, инспектирование, заключение договоров с судоремонтными предприятиями.

12. Подбор и изучение кадров плавсостава, проведение мероприятий по их закреплению на работу, повышение квалификации, аттестации и продвижение.

13. Улучшение культурно-бытового положения плавсостава с целью закрепления его на Камчатке.

14. Рационализаторская работа на флоте (эксплуатация, судоремонт, механизация погрузо-разгрузочных работ).

15. Составление заявок АКОснабу, АКОрыбснабу на снабжение судов и предприятий, Управления флота материалами, продовольствием, топливом.

16. Заключение генеральных и локальных договоров на перевозки и транспортные услуги как с отраслевыми хозяйствами АКО.

17. Контроль за проведением в жизнь законов и распоряжений правительства, НКПП, Главрыбы и директивных распоряжений и приказов начальника АКО в части, касающейся флота...

7. Весь аппарат управления АКОфлота и его агентства, подсобных предприятий и судовой состав принимается на службу и увольняется начальником флота за исключением командиров судов, старших механиков, главного диспетчера, главного капитана (морского инспектора), которые назначаются и увольняются начальником АКО.

8. В ведении и полном подчинении Управления флота АКО состоят суда: «Орочон», «Ительмен», «Эскимос», «Колыма», «Чавыча», «Сима», «Восток», «Буревестник», «Дальневосточник», «Кит» и Владивостокское морское агентство.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 67, л. 64.

Стахановцы рыбной промышленности, представленные к премированию в НКПП СССР.

(Характеристики даны начальником АКОфлота

М. М. Плеховым 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, исполнитель. Общественник.

4. Второй механик Мамонтов Александр Елисеевич (траулер «Восток»), 1911 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 относится 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 гг. 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 плота, 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.

ЦДНКО, ф. 1, оп. 1, д. 159, л. 21—27.

**Рапорт капитана парохода «Орочон» Г. И. Александрова
от 27 января 1938 г.**

Начальнику АКО флота,
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. Пароход «Орочон» 19.02.1938 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 возможной 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 потребуется проведение следующих мероприятий: 1) частичная разборка балластных и льяльных трубопроводов в наиболее неблагоприятных местах, 2) периодическая откачка вручную оставшейся в балластных цистернах и льяльных кофердах воды... 4) особо следует отметить необходимость непрерывного досмотра за кингстонами и дейдвудом. Следует утеплить туннель гребного вала, поставив камелек у салника 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 мото- или электропомп в противопожарных целях.

Срок подготовки судна к консервации ориентировочно определен в 10 дней. Для приведения судна в эксплуатационное состояние после консервации потребуется 15 дней без учета срока, потребного на окончание ремонтных работ, подлежащих выполнению судовыми средствами.

Рапорт временно исполняющего должность начальника АКОфлота от 7 марта 1938 г.

Начальнику АКО, начальнику политсектора АКО, обкому ВКП(б),
в военную прокуратуру, областную прокуратуру,
уполномоченному НКВД при Петропавловском порте

27 января 1938 г. к Вам поступил рапорт с парохода «Орочон» и протокол технического совещания комсостава парохода «Орочон» по поводу отданного мной приказа по АКОфлоту № 30 от 26 января 1938 г. о постановке парохода «Орочон» на консервацию в силу полного отсутствия угля, а также и невозможности подвезти какого-либо другого вида топлива для поддержания судна под парами.

В рапорте капитана и в протоколе технического совещания совершенно недвусмысленно сказано, что мой приказ № 30 от 26.01. является прямым продолжением вредительской линии бывшего вредительского руководства АКО и АКОфлота на вывод из строя пароходов. Предъявленное мне обвинение о проведении мною вредительской линии я категорически отвергаю, и все изложенное в рапорте капитана и в протоколе совещания рассматриваю как ловкий маневр самостраховки и увиливания от ответственности командного и политического состава парохода «Орочон» по сохранению судна от разрезания. Постановка судов на консервацию в практике применяется очень широко и вредительством это не считается. При этом направляю Вам Акт технической комиссии по данному вопросу.

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 270, л. 15—17.

Почему «Эскимос» не выполнил задание?

В очередном рейсе в январе пароход «Эскимос» имел важное задание: перевезти 300 пассажиров в комбинаты восточного побережья Камчатки и доставить различные грузы для Карагинского и Олюторского районов. Команда судна не выполнила этого задания.

В проливе Литке «Эскимос» встретил шугу, напугавшую капитана Барботько, который не решился следовать дальше по тем причинам, что судно имеет несколько зацементированных пробоев. Однако это не совсем так. Срыв плана рейса вызван иными обстоятельствами. Дело в том, что трудовая дисциплина на пароходе совершенно отсутствует. На вахту некоторые моряки выходят в нетрезвом виде. Первого января, например, целая вахта была пьяна. Машинист Расшупкин однажды ушел с работы, а кочегары уснули у котлов. И все это им сходит. Развал трудовой дисциплины приводит к печальным фактам: во время рейса из Владивостока было затоплено около 25 % всего груза. Над пассажирами команда издевается; в трюме, где находились демобилизованные красноармейцы и хетагуровки (женщины, ехавшие осваивать Дальний Восток. — С. Г.), ни врач Зелинский, ни помполит Панкратов не заглядывали. Уборщицы не считали своей обязанностью убирать в трюме.

Ослабление трудовой дисциплины является результатом отсутствия партийно-массовой работы с командой. Когда, наконец, руководство АКО займется проверкой работы парохода «Эскимос», и долго ли оно будет терпеть нарушения трудовой дисциплины на судне?

Волков

Камчатская правда, 16 февраля 1938 г.

Протокол собрания экипажа парохода «Эскимос» от 17 февраля 1938 г.

Присутствовало 43 человека, от АКО флота т. Шрамко, от обкома ВКП(б) т. Петров.

Повестка дня: обсуждение статьи, помещенной в газете «Камчатская правда» от 16.02 т. г. № 38 (2503) «Почему “Эскимос” не выполнил задания»...

Тов. Барботько (капитан) восстанавливает в памяти присутствующих... все моменты, связанные с отправкой судна в рейс... знакомит собрание с указаниями и распоряжениями, поступившими со стороны руководства АКО и требованием портовых властей и Регистра, разрешивших плавание до 15 февраля без права плавания парохода «Эскимос» во льдах. Капитан обращает внимание на тот факт, что в это время года ни одно судно не плавало, и никто перед отправкой «Эскимоса» в рейс не мог сказать, можно ли в это время года производить разгрузочные работы, или нельзя. Статью тов. Волкова считает неправильной, ложной, и брошенные ему, как капитану судна, обвинения несправедливыми и неправильными. Расчет на посадку пассажиров был на 130 чел., фактически же заставили погрузить 300 чел. Перед отправкой в рейс, в частности, звонил по телефону секретарю горкома ВКП(б) с просьбой, чтобы хотя бы он воздействовал на быстрейшую отправку и упорядочил вопрос с возможностью погрузки такого количества людей. Пароход был задержан во Владивостоке и Петропавловске. Вышел в рейс с большим запозданием. Все, что можно было сделать, было со стороны командования сделано. Производственному риску подвергались в пределах здравого смысла и государственной целесообразности. Убыток, который выразился в подмочке груза, если даже принять во внимание продажную стоимость, равняется максимально около 20 тыс. руб., что составляет около процента, а не 25, как указывает автор, но к этому надо сделать поправку, что половина подмоченного груза не пострадала (например, одеколон). Подмочка произошла не по вине команды. Есть акт специальной комиссии...

Капитан говорит о проделанной большой работе со стороны экипажа, который в течение 18 суток, все время штормовой погоды, работал, не покладая рук, при наличии большой загрузки парохода грузами, плавсредствами и большим количеством пассажиров.

Механик: ...Волков ввел в заблуждение редакцию газеты «Камчатская правда». Смешно сказать, что в 10—11 баллов, тогда, когда кочегар в любую

минуту рискует ожогом и всем другими неприятностями, Волков констатирует, что кочегары спали у котлов. Такое заявление может сделать только человек, абсолютно непонимающий в морском деле... Люди выходили из строя вследствие тяжелой работы. Надо, наконец, понять, что 18 суток штормовой погоды вымотали силы у кочегаров, и машинисты в порядке товарищеской солидарности в трудные моменты помогали кочегарам, выбывавшим из строя или вследствие ожогов, или в силу переутомленности...

По табелю и фактически правильно то, что тов. Ращупкин 1 января (как пишет автор), пьяным не был, прогула не имеет. Предусматриваю личные склочные мотивы, которыми руководствовался Волков, когда писал о Ращупкине. Свет, тепло, пища были пассажирам предоставлены. Наш пароход не пассажирский, а грузовой, и претендовать на те условия, которые может дать (да и то не всегда) пароход «Ильич», глупо. В трюме, помимо всего, был назначен и специально оплачивался рабочий. Был дополнительно за особую плату поставлен пекарь. Сами пассажиры вели себя плохо. Не следили за чистотой, порой хулиганили...

Ращупкин: Невыхода на вахту у меня не было. Автор зря меня оклеветал... Когда Волков укачался, я ухаживал за той женщиной, за которой ухаживал и Волков. Я на ней женился, и думаю, что Волков поступил нечестно, оклеветал меня и тем самым хотел, видимо, мне отомстить...

Шрамко (АКОфлот): ...У нас нет основания предъявить каких-либо претензий капитану в части невыполнения рейса... Необходимо отметить поздний выход парохода и наше незнание ледового режима в тех районах, так как вообще ни один пароход в это время туда не ходил, и мы только сейчас начинаем осваивать в зимнее время эти районы...

Т. Панкратов (помполит): Настаивать перед редакцией с помещением опровержения (члены экипажа предлагают привлечь Волкова к суду за клевету, принимают постановление. — С. Г.).

ЦДНКО, ф. 2, оп. 2, д. 270, л. 18.

Первая женщина-капитан

Анна Ивановна Щетинина — по диплому капитан дальнего плавания. Нелегко этого достигнуть мужчине, но Анна Ивановна достигла этого благодаря своей настойчивости, умению и хорошим способностям.

Говоря об Анне Ивановне, нужно сказать, что это человек строгих правил, у нее есть чему учиться — она может руководить работой. Большая, трудная и ответственная работа — быть капитаном океанского судна. Анна Ивановна с этой работой до сих пор справляется с честью, за что имеет орден Трудового Красного Знамени. Во всем мире нет таких трудных условий плавания, как плавание в наших северных водах. Места почти неисследованные, или малоисследованные, средств ограждения нет. Туманы и неисследованные морские течения были причиной многих аварий судов.

Но Анна Ивановна, благодаря своему умению и настойчивости, всегда была победительницей. Товарищ Щетинина не только хороший капитан, но и хороший товарищ-общественник. Мы все любим нашу Анну Ивановну и гордимся ею.

По поручению экипажа ревизор парохода «Чавыча» *Крикун*
Камчатская правда, 8 марта 1938 г.

Резолюция собрания 700 рабочих, следовавших на пароходе «Ительмен». 15 марта 1938 г.

Мы, рабочие рыбокомбинатов западного берега Камчатки, собравшиеся на митинге, одобряем приговор военной коллегии Верховного суда СССР. Рыков, Бухарин, Ягода и другие гады пытались продать нашу Родину. Они пытались отдать наши фабрики и заводы в лапы фашистских хозяев. Эта банда мерзких убийц, шпионов, диверсантов пыталась подорвать мощь Советского государства, спровоцировать военное нападение на СССР. Троцкистско-бухаринская сволочь просчиталась. Славные органы НКВД под руководством сталинского наркома тов. Ежова вскрыли это змеиное гнездо. Мы еще теснее сплотимся вокруг нашей Компартии и ее вождя тов. Сталина, повысим свою классовую бдительность. Пусть здравствует наша великая Социалистическая Родина. Да здравствует наш родной великий Сталин. Пусть здравствует на страх врагам острый меч Пролетарской Диктатуры НКВД и их славный руководитель тов. Ежов.

ЦДНКО, ф. 1, оп. 1, д. 240, л. 48.

Протокол общего собрания коллектива управления АКОфлота от 31 марта 1939 г.

Присутствовало 22 чел.

Слушали: доклад начальника АКОфлота т. Егорова.

Техническое состояние флота АКО за 1937/38 г. находилось в чрезвычайных тяжелых условиях; ремонт судов не был произведен на 95 %; прежнее руководство АКО и АКОфлота на этот серьезный участок работы умышленно не уделяли никакого внимания, доведши флот до изношенного состояния. Планом предусмотрено на ремонт судов 789 суток, фактически ремонт на заводе не производился, а текущий ремонт производился только судокондой; переосценка судов не производилась с начала их эксплуатации. Снабжение судов необходимыми материалами выразилось только в 30—40 %.

О кадрах. Текучесть кадров имела место из-за отсутствия жилплощади; зачастую из числа плавающего состава не соответствовали своему назначению — плавали без соответствующих дипломов, что отражалось на выполнении трансфинплана.

О хозяйственной деятельности флота. Перевозка грузов планом предусмотрена 153 тыс. т, фактически перевезено 95,4 тыс. т; пассажиров по плану 14 558 чел., фактически 13 134 чел. План по грузопассажирским перевозкам выполнен лишь на 62,3 %. АКОфлот является придатком в системе АКО, как мизерная организация.

О Владивостокской конторе АКО. Несмотря на заключенный договор на обслуживание судов АКОфлота, последняя абсолютно безразлично относилась к обслуживанию — суда простаивали во Владивостоке под выгрузкой или погрузкой месяцами. Моротдел при Владивостокской конторе, находясь в подчинении последней, требования АКОфлота оставлял без ответа, чем в корне нарушалась деятельность эксплуатации судов, а отсюда и невыполнение трансфинплана...

Двойственное управление АКОфлотом вредно отражается теперь на плановую эксплуатацию, как, например, те или иные распоряжения судам руководителями АКО через голову начальника АКОфлота. Создается неразбериха — чьи распоряжения должны выполнять капитаны судов, словом, начальник АКОфлота обезличен...

Главный бухгалтер Сорокин: Для пользы дела добиться подчинения Моротдела Владивостокской конторы АКОфлоту; нахождение старших бухгалтеров на судах является существенным значением, дающим реальную помощь...

Заключительное слово тов. Егорова: Учитывая то обстоятельство, что суда АКОфлота пришли в такое состояние, что эксплуатировать их рискованно, то пришлось добиться через Наркомат об отпуске 7 миллионов руб. для их ремонта... Учет расхода топлива на судах проходил и проходит далеко не верно ввиду отсутствия нормативов. Для этой цели необходимо технической части (теплотехнику) выбыть в рейсы и дать анализ фактического расхода топлива, сопоставив его с полагаемыми нормами...

Постановление: а) ...о прекращении практики руководства флотом помимо начальника АКОфлота, тем самым сохраняя принцип единоначалия, что дает возможность использования флота в соответствии с утвержденными графиками эксплуатации его, б) утвердить месячные графики эксплуатации судов... в) построение месячных графиков увязывать с работой судов Морфлота, не допуская скопления судов в местах их заходов, г) просить начальника АКО об организации во Владивостоке Морагентства с непосредственным подчинением его АКОфлоту...

По кадрам: а) поскольку большая текучесть плавсостава вызвана, в основном, отсутствием в Петропавловске общежития для плавсостава, ускорить постройку 12-квартирного дома для них. Учитывая рост флота АКО и недостаточность обеспечения плавсостава жилплощадью одного 12-квартирного дома, просить начальника АКО о спуске средств на постройку второго такого же дома.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 5, л. 27—28.

Протокол № 18 заседания судебного комитета танкера «Максим Горький» от 31 июля 1938 г.

На повестке дня вопрос о незаконных действиях капитана Слюнина... С первых дней поступления на танкер «Максим Горький» старшим помощником, Слюнин положительно восстановил против себя не только всю команду, но и административный состав судна своим, не находящим себе границ, наигрубейшим отношением к членам команды... Своими действиями окончательно подорвал свой авторитет как среди команды, так и среди административного состава судна, вмешиваясь и отменяя распоряжения старшего помощника Овчаренко, тем самым подорвал трудовую дисциплину на судне. Команда не держится на танкере, не желает работать в подобных условиях...

Находясь в рейсе по западному берегу Камчатки, были такие моменты, как посылка матросов на японский рыбозавод, а также после этого посадка танкера на мель в Микояновске, что им было скрыто, боясь понести ответственность...

При отходе из Петропавловска в прошлый рейс 23-5/07.38 с трудом при активном содействии политсектора АКО были получены деньги для оплаты команде танкера зарплаты за май и июнь месяцы, а также для приобретения столового довольствия в сумме 29 тыс. рублей. Команда этих денег не увидела, они были растранижены не по назначению. В результате команда три месяца не получает зарплату, вопреки тарифному соглашению, где ясно сказано — выплачивать зарплату не позже 7 дней... Судком просит в целях оздоровления работы капитана Слюнина убрать с судна.

Предсудкома *Суханов*, секретарь *Матвеев*, член *Базилев*
ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 270, л. 15.

Техническое состояние судов АКОфлота на 10 августа 1938 г.

Транспортный флот АКО в 1934 г. в составе «Орочон», «Ительмен», «Эскимос» и «Якут» получил средний ремонт по палубной и машинной части во Владивостоке в Дальзаводе с одновременным (кроме «Орочона») докованием, замену заклепок корпуса и замены одиночных листов...

Начиная с 1935 г. флот АКО пополнялся за счет приобретенных судов за границей, по прибытии которых после длительных переходов выявлялась необходимость производить средний ремонт на пароходах «Щорс», «Чапаев», «Кит» по их общей изношенности.

По отдельности суда имеют следующее техническое состояние:

1. «Сима». Имеет повреждение листов обшивки подводной части и набора в районе 1 и 2 трюмов, получены при посадке судна на камни в 1936 г. Требуется смены поврежденных листов второго дна, смены труб балластных цистерн, установки имеемой второй динамо. Судно требует большого капитального ремонта.

2. «Чавыча». Был в доке весной 1935 г. в Германии. Требуется док для смены заклепок, смены гребного винта, имеющего отбитые лопасти, временно

наделанные, смены дейдвудной втулки, центровки валовой линии, исправление баллера руля, который свернут, частичной замены листов железной палубы на ботдеке.

3. «Якут». Был в доке в 1934 г., имеет повреждение листов обшивки и разрывы в районе форпика и поврежденные шпангоуты. Повреждение получено весной 1935 г. во льдах Восточного побережья. Смена гребного винта (требование Регистра). Смена электропроводки, док, капитальный ремонт корпуса, ремонт котлов.

4. «Эскимос». Был в доке в 1934 г. Имеет повреждение листов обшивки подводной части в районе форпика, проседание коридорных валов и выработку рамовых подшипников, разработку дейдвудной втулки. Деревянный настил палубы течет, требуется замена палуб. Подъем коленчатого вала, замена рамовых подшипников, расточка цилиндра среднего давления, изготовление поршня вследствие большой выработки, смена всей главной машины. Смена балластных и льяльных труб. Судно нуждается в капитальном доковом ремонте.

5. «Орочон». Был в доке зимой 1936 г. в Японии, где получил ремонт корпуса, подводной части, ремонт главной машины. Судно имеет течь в заклепках и швах носовой части форпика, полученные во льдах. Деревянные палубы спардека, полуюта, полубака и мостика требуют замены. Частично требует замены настил железных листов палубы.

6. «Ительмен». Был в доке в начале 1936 г. в Японии, где получил ремонт корпуса, главной машины, вспомогательных механизмов, требует докования, имеется течь в кормовой части ахтерпика в швах, заклепках, частичная смена и конопатка верхней деревянной палубы, частичной смены балластных и льяльных труб, парового отопления и лебедок, капитальный ремонт лебедок. Требуется среднего ремонта.

7. «Чапаев». Вновь купленный в Америке, прибыл в начале 1938 г. По требованию Регистра требуется капитальный ремонт котлов со сменой всех связанных дымогарных трубок и частично простых, заварка швов шинельных листов огненных ящиков, смена электропроводки, смена деревянного настила в трюмах, расточка цилиндра среднего давления, заливка рамовых подшипников, центровка валов и всей машины. Переоборудование помещений экипажа. Капитальный ремонт с постановкой в док по требованию Регистра и смены гребного винта, имеющего отбитые и погнутые лопасти.

8. «Щорс» тоже в таком же состоянии, что и «Чапаев», за исключением котлов, которые находятся в удовлетворительном состоянии.

9. Теплоход «Максим Горький» в 1937 г. построен в Японии, находится в удовлетворительном состоянии. В текущий год весной получил необходимый ремонт и дооборудование во Владивостоке.

10. «Колыма» требует большого капитального ремонта по корпусу и по палубе, а также докового ремонта. Вопрос ставился перед Главрыбой. Об отпуске средств на производство капитального восстановительного ремонта с заменой котлов. Вопрос этот не дает право разрешать АКОфлоту самому, кроме того,

отсутствие инспектора Регистра в Петропавловске ставит и АКОфлот, и завод в исключительно тяжелые условия для решения ряда серьезных вопросов, в частности, по «Колыме».

В настоящее время заводом производится вварка заплат в огневые камеры котлов. В 1938 г. был произведен текущий ремонт по механизмам и палубе «Орочон», «Чавыча», «Ительмен», «Кит», «Якут», «Сима». Петропавловский завод и АКОфлот не мог в свое время обеспечить полного ремонта судов, гарантирующего безопасную эксплуатацию их в навигацию 1938 г.

Для производства капитального ремонта судов на 1938 г. испрашивалось 2 091 тыс. руб., отпущено АКО только 250 тыс. руб., что составило 10—11 %. Отпущенная сумма не может обеспечить подобный ремонт, докование. Несмотря на многочисленные ходатайства АКОфлота, из Центра было отказано, и суда в течение ряда лет не получали дока.

На текущий ремонт ассигновано для всех судов на 1938 г. 1 355 тыс. руб. Кроме того, необходимо отметить, что все суда, не получая капитального ремонта и докования с 1934—35 гг... подвергались износу. Петропавловский Судоремзавод в текущем году, кроме небольшого текущего ремонта, судам крупных работ не производил: расточка цилиндров, съёмка промежуточных валов, заливка рамовых подшипников баббитом, смена деревянной палубы, электропроводки и ряд других работ, несмотря на крайнюю нужду их выполнения.

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 270, л. 5—5 об.

Враг будет уничтожен на его же территории!

(Из резолюции митинга экипажа парохода «Щорс»)

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 героической смертью при защите священных границ СССР, и шлем привет и благодарность бойцам, политработникам и командирам Дальневосточного Краснознаменного фронта, 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 на-

шей страны. Мы еще выше поднимем революционную бдительность, будем нещадно бороться с врагами народа.

По поручению экипажа парохода «Щорс» капитан *Зеньков*,
председатель судкома *Балеев*

Камчатская правда, 12 августа 1938 г.

Вопросы к начальнику АКО флота от команды парохода «Эскимос»

...7. Чем объяснить такие факты: судно должно получать план-наряд на рейс за три дня до отхода, но фактически получает по телеграфу вдогонку. Все расчеты по выполнению рейса должны производиться не позднее трех дней по окончании рейса, а уже совершили три рейса — прошло шесть месяцев — а результатов никаких.

8. Почему получают такие явления, что рейсовые планы все выполняются, а годовой остался невыполненным?

9. Почему был сделан пустой перегон Микояновск — Сахалин в конце июня и начале июля, тогда как на западном берегу лежал старый запас неснятой рыбопродукции, и в это время года судно можно загрузить за несколько дней, а осенью приходится терять месяцы из-за непогоды?

12. Почему по колдоговору коچهгарам полагается только одна пара спецботинок в год, в то время как их на месяц не хватает?

13. Почему на берегу ботинки стоят 19 руб., а на пароход выписывают за прозодежду (ботинки. — *С. Г.*) по 44 руб.?

15. На одном из заседаний комсостава на «Эскимосе» т. Демидов высказался, что у т. Корнюшина (исполняющий обязанности начальника АКО. — *С. Г.*) и т. Притыко (начальник политсектора АКО. — *С. Г.*) создалось мнение, что команда не борется с причинами, порождающими простой судна, и нарочно старается задержаться подольше во Владивостоке, так как у них там семьи. Но кто же является виновником такого безобразия, что на западном берегу на открытом рейде разгрузили судно за трое суток, а во Владивостоке в закрытом порту разгружали целый месяц и погружали целый месяц для последнего рейса? Придя в Петропавловск простояли вместо двух дней тринадцать, и этот последний рейс был сорван этими простоями. Кто в этом виноват?

16. Чем объяснить такое явление, что, согласно тарифного соглашения, клиенты и порт могут задерживать судно, а команда от этого должна терять в заработке, так как за это время не выплачивается расчетная ставка, но и эти простои не предусматриваются в план-наряде, и поэтому резко снижается выполнение плана. Так как команда в этом не виновата, то создается мнение, что этот пункт внесен с целью, чтобы сорвать выполнение плана, и этим не придется платить за перевыполнение...

19. Что предпринимается АКО флотом в части семейств команды судов, которые желают перейти на постоянное жительство в Петропавловск?..

22. Что делается АКОфлотом в деле прекращения безобразной перевозки людей на комбинаты судами АКОфлота?

23. Что предпринимается АКОфлотом в деле постройки морвокзала и клуба моряков?

24. Почему руководители АКОфлота занимаются гастролерством и не считают необходимым беседовать с командами судов?

25. Что делается со стороны АКОфлота в деле обеспечения кадрами судов АКОфлота и повышения квалификации имеющихся кадров?

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 248, л. 19.

Экипаж парохода «Якут» по состоянию на 1 октября 1938 г.

1. Капитан С. Т. Кириллов. 2. Старший помощник капитана В. С. Дубасов. 3. Второй помощник капитана А. Е. Миронов. 4. Третий помощник капитана П. И. Анода. 5. Бухгалтер М. А. Шабеко. 6. Старший механик П. П. Кривошея. 7. Второй механик Н. А. Войт. 8. Третий механик Л. Моисеев. 9. Четвертый механик В. Пантелеев. 10. Лекпом (лекарский помощник) А. И. Ятлов. 11. Радист А. Пономарчук. 12. Электрик Г. Ф. Бегдай. 13. Боцман С. И. Миклашевич. 14. Плотник Л. Наумов. 15—20. Матросы 1-го класса В. П. Гречушин, М. Моховой, И. Стяжкин, В. Л. Костюнин, И. Трякин, М. Тихоненко. 21—23. Матросы 2-го класса М. Патанин, В. Гонтарев, Ф. С. Дубровин. 24. Палубный ученик Михайлюк. 25. Кочегарный ученик Черепанов. 26—28. Машинисты 2-го класса Стешенко, Формогей, Уманский. 29. Токарь Толстых. 30—37. Машинисты 1-го класса Д. Ф. Симаков, Лос-Кучерявый, В. Никитенко, Щукин, Сотников, Коломейцев, Н. С. Сегитов, Зубов. 38—42. Кочегары 2-го класса Васенко, Кондарев, Котюхин, Антонов, Цыбуский. 43. Запрод А. А. Чех. 44. Повар А. Брежезинский. 45. Кок А. С. Ладнов. 46. Пекарь Герасимов. 47. Буфетчица Н. П. Семенова. 48—49. Уборщицы Н. И. Туровская, М. П. Бегдай. 50. Дневальная А. Кашерина. 51. Прачка М. Г. Блинова.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 12, л. 24.

Командный состав судов АКОфлота в 1938 г.

Ф. И. О.	Год рождения	Должность	Квалификация
Пароход «Орочон»			
Бессмертный Евгений Дмитриевич	1898	Капитан	КДП ¹
Глинский Павел Алексеевич	1912	Старший помощник	ШДП ²
Любимов Сергей Николаевич	1902	Старший механик	Мех. 1-го разр.
Волошин Матвей Матвеевич	1912	Второй механик	Мех. 2-го разр.
Пароход «Игельмен»			
Шаш Иван Николаевич	1907	Капитан	КДП
Дудников Иван Николаевич	1910	Старший помощник	ШДП
Сираж Юлий Прокопьевич	1882	Старший механик	Мех. 1-го разр.
Вигурский		Второй механик	Мех. 2-го разр.

Ф. И. О.	Год рождения	Должность	Квалификация
Пароход «Эскимос»			
Максяткин Ф. Д.		Капитан	КДП
Зеленский Михаил Ефимович	1913	Старший помощник	ШДП
Прозоровский Владимир Алексеевич	1889	Старший механик	Мех. 2-го разр.
Лабут Валентин Петрович	1908	Второй механик	Мех. 3-го разр.
Пароход «Чавыча»			
Волчкович Федор Иосифович	1900	Капитан	КДП
Бурчик Петр Ефимович	1908	Старший помощник	ШДП
Лукин Николай Ефимович	1906	Врид. ст. механика	Мех. 2-го разр.
Ионов Иван Степанович	1901	Врид. второго мех.	Мех. 3-го разр.
Пароход «Сима»			
Кожевников Леонид Алексеевич	1908	Капитан	КДП
Богачев Аркадий Семенович	1907	Старший помощник	ШДП
Домра Николай Борисович		Старший механик	Мех. 1-го разр.
Винтовкин Дмитрий Романович	1912	Второй механик	Мех. 3-го разр.
Пароход «Щорс»			
Зеньков Владимир Петрович	1909	Капитан	КДП
Морозов		Старший помощник	
Бывалин		Старший механик	
Загорский		Второй механик	
Пароход «Чапаев»			
Квашинский Константин Федорович	1906	Капитан	КДП
Винер Н. К.	1903	Старший помощник	ШДП
Бочаров Федор Данилович	1880	Старший механик	Мех. 1-го разр.
Мудряков В.	1910	Второй механик	Мех. 2-го разр.
Пароход «Якут»			
Кириллов Сергей Трофимович	1899	Капитан	КДП
Дубасов Вячеслав Сергеевич	1908	Старший помощник	ШДП
Кривошея Петр Павлович	1885	Старший механик	Мех. 1-го разр.
Войт Николай Александрович	1884	Второй механик	Мех. 2-го разр.
Пароход «Колыма»			
Соломко Владимир Николаевич	1904	Врид. капитана	ШДП
Турский Валерий Теодорович	1907	Врид. ст. помощн.	ШДП
Громов Василий Петрович	1874	Старший механик	Мех. 2-го разр.
Костин Владимир Дмитриевич	1912	Второй механик	Мех. 2-го разр.
Спасательный буксир «Кит»			
Сорокин Федор Дмитриевич	1907	Врид. капитана	ШМП ³
Дробинкин Николай Иванович	1905	Старший помощник	ШМП
Зудин Николай Иванович	1889	Старший механик	Мех. 3-го разр.
Черницын Николай Иванович	1906	Второй механик	Мех. 2-го разр.
Танкер «Максим Горький»			
Слюнин К. Ф.	1884	Капитан	КДП
Овчаренко В. А.	1906	Врид. ст. помощн.	КДП
Устименко В. А.	1908	Старший механик	Мех. 2-го разр.
Суханов	1893	Второй механик	Мех. 3-го разр.

¹ — капитан дальнего плавания; ² — штурман дальнего плавания; ³ — штурман малого плавания.

ЦДНКО, ф. 2, оп. 2, д. 270, л. 45.

Акт расследования гибели буксирного судна «Кит»

Петропавловск, 27 ноября 1938 г.

На основании телеграфного распоряжения Наркома тов. Кабанова, переданного из Владивостока начальником Главрыбы тов. Николаевым, специально выделенная аварийная комиссия по расследованию причин гибели, виновности лиц буксирного катера «Кит» с экипажем, пассажирами под председательством заместителя начальника АКО тов. Грахова и членов комиссии: старшего аварийного инспектора тов. Левченко, капитана парохода «Орочон» капитана дальнего плавания тов. Бессмертного, капитана парохода «Второй снабженец» капитана дальнего плавания тов. Тищенко, капитана парохода «Эскимос» капитана дальнего плавания тов. Максюткина, капитана Петропавловского порта тов. Стукалина, старшего пожарного инспектора НКВД Чередниченко и пожарного инспектора АКО Красносельского, рассмотрев имеемый и детально проанализированный случай, пришла к следующему заключению:

1. Спасательное судно «Кит» снялось из Петропавловского порта с грузом горючего в количестве 100 т с экипажем и 10 чел. пассажиров в порты восточного побережья Камчатки для снабжения комбинатов горючим. 31.10 с. г. в 10 час. 15 мин. капитан Сорокин присланной по радио от 31.10 телеграммой ставил в известность, что он 31.10 в 17 часов проходит траверз м. Налычево, более никаких сведений от капитана о своем местоположении не поступало.

Высланные пароходы и авиация для розысков буксирного катера «Кит» и береговые розыски до 27.11 с. г. не привели ни к чему, и буксирный катер с его экипажем и пассажирами не обнаружен.

2. Вышедший из Петропавловского порта 31.10 с. г. буксирный катер «Кит» был выпущен Петропавловским портом при благоприятной погоде, благоприятных метеорологических условиях с исправной радиостанцией, согласно акта, и удовлетворительным состоянием корпуса и механизмами, согласно акта технической комиссии, и без перегрузок.

3. Аварийная комиссия считает совершенно недопустимым явлением погрузку горючего на «Кит», как на судно, совершенно непригодное для перевозки горючего. Практиковавшаяся перевозка горючего на судах АКО, а также дальневосточного бассейна была необходимостью ввиду отсутствия специальных судов в системе АКО.

4. Завоз горючего был вызван настойчивым требованием комбинатов ввиду острой нужды в горючем.

5. За время стоянки «Кита» погрузка горючего производилась под наблюдением работников пожарной инспекции АКО и порта, причем по требованию инспекции капитану «Кит» бочки, имевшие течь, были сняты.

6. Капитаном порта на основании заявления капитана буксирного парохода «Кит» два раза был задержан отход в море, первый раз из-за неисправности радиостанции и второй — из-за недоброкачества тары горючего и течи в пробках, и отход судна в море был дан на основании [рапорта] капитана буксирного парохода «Кит» от 30.10 с. г., письменного же разрешения пожарного надзора порта на выход в море буксирного катера не было.

7. По заявлению капитана порта тов. Стукалина, разрешение на выход в море «Кит» со стороны пожарного надзора порта в лице тов. Кирпиченко дано словесное.

8. В практике Петропавловского порта и контролирующих организаций (пожнадзор) при выходе из порта судов с грузом горючего разрешение на выход со стороны пожарного надзора обычно давались словесно.

9. По материалам, какими располагает аварийная комиссия, и розыском ряда судов и авиации и береговой разведки никаких признаков буксирного парохода «Кит» и его экипажа и пассажиров не обнаружено, аварийная комиссия приходит к заключению, что буксирный пароход «Кит» пропал без вести.

10. Установить конкретных виновников без вести пропавшего... ввиду того, что «Кит» не обнаружен, также не обнаружено никаких его предметов, по которым можно было бы установить причину его аварии, конкретных виновников выявить не представляется возможным.

11. Комиссия считает совершенно недопустимым посылку буксирного парохода «Кит» руководством АКО по распоряжению № 71 от 11.11.1938 г. в ненавигационное время, тем более с опасным грузом.

12. Комиссия считает, поскольку буксирный пароход «Кит» не обнаружен и поиски судами и авиацией в зимнее время затруднительны, считать необходимым продолжать поиски по берегу от м. Лопатки до м. Кроноцкого, а также по береговой линии Командорских островов.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 3, л. 19.

Экипаж погибшего буксира «Кит»

1. Сорокин Федор Дмитриевич. 2. Дробинкин Николай Иванович. 3. Ивлев Илья Георгиевич. 4. Леонтьев Петр Михайлович. 5. Беков Михаил Алексеевич. 6. Зудин Николай Иванович. 7. Черицын Николай Иванович. 8. Белов Александр Николаевич. 10. Завелицкий Данил Артемьевич. 11. Маслов Виктор Михайлович. 12. Дудкин Василий Андреевич. 13. Страхов Денис Егорович. 14. Климович Евгений Андреевич. 15. Мальцев Павел Осипович. 16. Волобухов Василий Тимофеевич. 17. Иванченко Степан Тихонович. 18. Стахович Алексей Степанович. 19. Лукьянов. 20. Попов Михаил Иванович. 21. Пухлов Георгий Андреевич. 22. Червяков Алексей Васильевич. 23. Лебедев Владимир Хрисантович. 24. Кравцов. 25. Панафидин Георгий Григорьевич. 26. Клейманов Василий Дмитриевич. 27. Смолина Анна Степановна. 28. Макаров.

Донесение помполита парохода «Орочон» Н. П. Петрова за период с 21 ноября 1938 г. по 20 июня 1939 г.

3.12.1938 г. вышел в рейс во Владивосток, причем, имея свидетельство о годности к плаванию только на 10 дней при условии сопровождения другим судном. 12.12.1938 г. прибыл во Владивосток, имея 450 т груза.

Два дня не давали причала, и только 17.12 груз был выгружен...

Инспектор по судоремонту АКОФлота т. Земских договорился о постановке в завод судверфи Главпищепрома (б. Диомид) на внеплановый ремонт на производство токарных и литейных работ, и то при условии постановки судна в Диомиде рядом с краболовом «Всеволод Сибирцев». Разрешения на постановку судна к указанному месту Кработрест нам не дал.

Учитывая необходимость производства ремонта, капитан парохода Бес-смертный на свой риск в выходной день 18.12.1938 г. встал на указанное место заводом в Диомид, и 19-го числа началось гонение на пароход «Орочон» с причала капитанами Кработреста Семенихиным и другими, которые угрожали, что обрубят нам швартовые концы, что сами силой оттянут нас на рейд и даже передадут дело в прокуратуру.

После этой шумихи они создали комиссию по ремонту расстановки всех судов, но эта команда тоже только поговорила, ничего не сделала, бухта замерзла, и нас оставили в покое. Такое притеснение со стороны Кработреста продолжалось до 10 января 1939 г., и только тогда смогли развернуть ремонт во всю ширь... Владивостокская контора АКО стала уделять внимание ремонту только с февраля...

Так как ремонт на класс Регистра, то пришлось проделать работу по размещению заказов: судверфь Главпищепрома, мехмастерские ДВПИ, мастерские горжилуправления, базы Нефтестроя, ревмаша (кроме этого организованы бригады по ремонту судна: 1) из резервных механиков АКОФлота, 2) деревянны работы — плотники АКОбазы, 3) бригады электриков торгового порта.

Не было денег, договора с заводами заключали, ссылаясь на солидность треста АКО. Необеспеченность ремонтными материалами, контора АКО и Мор-отдел АКО говорили, что все это отправили в Петропавловск. Сейчас, когда пришли в Петропавловск, убедились, что зимой этих материалов не было. Плохое снабжение спецобувью, мылом, углем, водой... большая заболеваемость команды гриппом... Получен класс Регистра.

30.07.1939 г. *Петров*

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 118, л. 20.

Приказ начальника АКО № 434 от 28 сентября 1939 г.

В развитие правительственного постановления от 5 сентября с. г. об установлении опознавательных знаков... всем капитанам впредь до специального на то указания НКРП приказываю:

1. На обоих бортах спардека судна на белом фоне изобразить государственный флаг СССР. Под флагом на том же белом фоне черным цветом изобразить буквы *USSR*. Изображенный флаг должен быть возможно больших размеров...

2. Изобразить государственный флаг СССР и белым цветом буквы *USSR* на палубе ботдека или на верхнем настиле радиорубки, или на верхнем мостике и т. д., добываясь наибольшей видимости его для самолетов.

3. В ночное время на штаг-карнаке над мостиком поднимать три вертикально расположенных огня с расстоянием 2 м между ними следующей расцветки: зеленый, красный, зеленый.

4. Держать в море кормовой флаг поднятым круглые сутки, а в случае приближения ночью военного судна или самолета, осветить прожекторами кормовой флаг. Одновременно кlotиковой лампой или фонарем ручного действия азбукой Морзе подавать сигналы из букв *USSR*.

Емельянов

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 97, л. 194.

Экипаж парохода «Якут» по состоянию на 30 сентября 1939 г.

1. Капитан Волчкович Ф. И. 2. Старший помощник Киселев П. Д. 3. Второй помощник Крикун Г. Т. 4. Третий помощник Изаак Я. Я. 5. Четвертый помощник Медведев А. Е. 6. Радист Пономарчук А. С. 7. Лекарский помощник Ятлов А. И. 8. Старший механик Малкин С. В. 9. Второй механик Зубарев Б. И. 10. Третий механик Суликовский Э. И. 11. Старший бухгалтер Лаврик Л. Т. 12. Запрод Наумов А. О. 13. Буфетчица Наумова Е. Е. 14. Уборщица Туровская Н. И. 15. Дневальный Свиридов С. С. 16. Прачка Крылова У. П. 17. Боцман Миклашевич С. И. 18—21. Матросы 1-го класса Потанин М. К., Тихоненко Г. В., Трякин И. Н., Дудин П. А. 22—23. Матросы 2-го класса Чепак Н. Ф., Сигитов Н. С. 24. Палубный ученик Давлячин Идрис. 25. Плотник Разумов Н. С. 26. Штурманский ученик Щегленко С. С. 27. Повар Брежезинский А. А. 28. Кок Шестак И. И. 29. Электрик Портняго Ю. 30—32. Машинисты Чернавин М., Маринин М. Н., Еремич М. И. 33. Машинный ученик Калядин К. С. 34—41. Кочегары Долбичкин Н. Р., Смагин А. С., Ковров М. Г., Безруков И. В., Беренда П. Г., Ковалев, Манерка, Иванников М.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 23, л. 133.

Технические и эксплуатационные данные морских судов АКОФлота по состоянию на 1 октября 1939 г.

«Орочон». Скорость эксплуатационная: первоначальная 9, действительная — 7,8 узлов, дальность плавания 5 000 миль, экипаж 59 чел., порт приписки Владивосток, № 383. Построен в Японии, Кобе, «Ураги Док», 1917 г. Водоизмещение 8 264, дедвейт 6 799, чистая грузовместимость 4 600 т, регистровая вместимость брутто 4 587,8 т. Длина 106,95, ширина 15,64, высота борта 8,38 м. Осадка в грузу/порожн. 7,9/4,8 м. Четыре трюма, 8 845 куб. м. Машина тройного расширения, реверс кулисой Стефенсона, мощность 2 400 и. л. с., 75 об/мин, три цилиндра. Котлы: 1917 г., Япония, Кобе «Ураги Док», 3 шт., шотландские, поверхность нагрева 197,7 кв. м, длина 3,3, диаметр 4,19 м, три топки, без пароперегревателя и сухопарника, 12,6 атмосфер, топливо — каменный уголь, 1 000 т. 60 пассажирских мест, два динамо, 12 и 8 кВт.

«Ительмен». Скорость эксплуатационная: первоначальная 9, действительная — 7,8 узлов, дальность плавания 6 100 миль, экипаж 50 чел., порт приписки Владивосток, № 440. Построен в Японии, Осака, «Иношими», 1918 г. Водоизмещение 8 040, дедвейт 6 635, чистая грузовместимость 4 000 т, регистровая вместимость брутто 4 385, нетто — 2 705,4 т. Длина 105, ширина 15,2, высота борта 8,44 м. Осадка в грузу/порожн. 7,3/3,7 м. Четыре трюма, 8 080 куб. м. Машина тройного расширения, реверс кулисой Стефенсона, мощность 2 250 и. л. с., 72 об/мин, три цилиндра. Котлы: 1918 г., Япония, Осака, «Ураги Док», 2 шт., шотландские, поверхность нагрева 250,9 кв. м, три топки, без пароперегревателя и сухопарника, 12 атмосфер, топливо — каменный уголь, 1 200 т. Динамо: 1 — 10 кВт, 1 — 15 кВт.

«Чавыча». Скорость эксплуатационная: первоначальная 9, действительная — 7,8 узлов, дальность плавания 7 200 миль, экипаж 47 чел., порт приписки Владивосток, № 620. Построен в Германии, Любек, «Симе», 1923 г., водоизмещение 8 060, дедвейт 5 300, чистая грузовместимость 3 500 т, регистровая вместимость брутто 3 047,9, нетто — 1 742,2 т. Длина 102,9, ширина 14,7, высота борта 9,6 м. Осадка в грузу/порожн. 6,71/3,64 м. Четыре трюма, 7 994 куб. м. Машина тройного расширения, завод «Зеебек», реверс кулисой Стефенсона, мощность 1 550 и. л. с., 70 об/мин, три цилиндра. Котлы: 1923 г., Германия, «Зеебек Веземюнде», 2 шт., шотландские, поверхность нагрева 200 кв. м, длина 3,4, диаметр 4,2 м, три топки, с пароперегревателем, без сухопарника, 13,5 атмосфер, топливо — каменный уголь 1 080 т, одно динамо, 8,5 кВт.

«Сима». Скорость эксплуатационная: первоначальная 9, действительная — 8 узлов, дальность плавания 8 000 миль, экипаж 47 чел., порт приписки Владивосток, № 629. Построен в Германии, Любек, «Симе», 1923 г., водоизмещение 8 060, дедвейт 5 300, чистая грузовместимость 3 500 т, регистровая вместимость брутто 3 047,9, нетто — 1 736,3 т. Длина 102,9, ширина 14,7, высота борта 9,6 м. Осадка в грузу/порожн. 6,71/3,64 м. Четыре трюма, 7 994 куб. м. Машина тройного расширения, завод «Зеебек», реверс кулисой Стефенсона, мощность 1 550 и. л. с., 70 об/мин, три цилиндра. Котлы: 1923 г., Германия, «Зеебек Веземюнде», 2 шт., шотландские, поверхность нагрева 200 кв. м, длина 3,4, диаметр 4,2 м, три топки, с пароперегревателем, без сухопарника, 13,5 атмосфер, топливо — каменный уголь, 1 080 т, одно динамо, 10 кВт.

«Эскимос». Скорость эксплуатационная: первоначальная 8,5, действительная — 4,8 узла, дальность плавания 4 900 миль, экипаж 48 чел., порт приписки Владивосток, № 296. Построен в Японии, Токио, «Ишиковаджима», 1919 г., водоизмещение 7 145, дедвейт 4 352, чистая грузовместимость 3 400 т, регистровая вместимость брутто 3 107,6 т, длина по ГВЛ 93, ширина 13,3, высота борта 8,5 м. Осадка в грузу/порожн. 7,05/3,5 м. Четыре трюма, 5 863 куб. м. Машина тройного расширения, 1919 г., реверс кулисой Стефенсона, мощность 1 500 и. л. с., 70 об/мин, три цилиндра. Котлы: 1919 г., Япония, Токио, «Ишиковаджима», 2 шт., шотландские, поверхность нагрева 200 кв. м, длина 3,37, диаметр 4,27 м, три топки, с пароперегревателем, без сухопарника,

12 атмосфер первоначально, 11 — допущено, топливо — каменный уголь, 850 т, два динамо: 8 и 15 кВт.

«*Якут*». Скорость эксплуатационная: первоначальная 8, действительная — 6 узлов, дальность плавания 3 200 миль, экипаж 49 чел., порт приписки Владивосток, № 290. Построен в США, Детройт, «Грейт Лейк», 1919 г., водоизмещение 6 810, дедвейт 4 490, чистая грузоподъемность 3 100 т, регистровая вместимость брутто 2 693 т. Длина по ГВЛ 77,37, ширина 13,3, высота борта 8,9 м. Осадка в грузу/порожн. 7,0/4,2 м. Два трюма, четыре люка, 4 314 куб. м. Машина тройного расширения, 1919 г., реверс приводом Броунда, мощность 1 500 и. л. с., 70 об/мин, три цилиндра. Котлы: 1919 г., США, Детройт, «Грейт Лейк», 2 шт., шотландские, поверхность нагрева 220 кв. м, длина 3,35, диаметр 4,41 м, три топки, с пароперегревателем, без сухопарника, 12 атмосфер первоначально, 11 — допущено, топливо — каменный уголь, 620 т, 28 пассажирских мест 2-го класса, 30 — 3-го класса, два динамо по 8 кВт.

«*Чанаев*». Скорость эксплуатационная: первоначальная 10,5, действительная — 9 узлов, дальность плавания 7 600 миль, экипаж 41 чел., порт приписки Владивосток, № 703. Построен в США, Кливленд, «Американская судостроительная компания», 1919 г., водоизмещение 6 808, дедвейт 4 150, чистая грузоподъемность 2 638 т, регистровая вместимость брутто 2 721,6, нетто 1 634 т. Длина по ГВЛ 76,7, ширина 13,3, высота борта 8,9 м. Осадка в грузу/порожн. 7,42/4,2 м. Два трюма, четыре люка, 4 838 куб. м. Машина тройного расширения, 1919 г., реверс приводом Броунда, мощность 1 500 и. л. с., 74 об/мин, три цилиндра. Котлы: 1919 г., США, Кливленд, «Американская судостроительная компания», 2 шт., шотландские, поверхность нагрева 253,9 кв. м, длина 3,42, диаметр 4,42 м, три топки, с пароперегревателем и сухопарником, 13 атмосфер первоначально, 12 — допущено, топливо — мазут, 708 т, есть радиопеленгатор, пассажирских мест нет, два динамо, 8 кВт.

«*Щорс*». Скорость эксплуатационная: первоначальная 10,5, действительная — 9 узлов, дальность плавания 6 700 миль, экипаж 41 чел., порт приписки Владивосток. Построен в США, «Менитовская судостроительная компания», 1920 г., водоизмещение 6 810, дедвейт 4 100, чистая грузоподъемность 3 170 т, регистровая вместимость брутто 2 670,9 т. Длина по ГВЛ 77,4, ширина 13,3, высота борта 8,9 м. Осадка в грузу/порожн. 7,32/4,15 м. Два трюма, четыре люка, 5 006 куб. м. Машина тройного расширения, 1920 г., реверс приводом Броунда, мощность 1 500 и. л. с., 74 об/мин, три цилиндра. Котлы: 1920 г., США, 2 шт., шотландские, поверхность нагрева 126 кв. м, длина 3,1, диаметр 3,66 м, две топки, с пароперегревателем и сухопарником, 12 атмосфер первоначально, 9,9 — допущено, топливо — каменный уголь, 627 т, есть радиопеленгатор, пассажирских мест нет, два динамо по 10 кВт.

«*Максим Горький*». Теплоход, танкер. Скорость эксплуатационная: первоначальная 9, действительная — 8,5 узлов. Дальность плавания 7 400 миль, экипаж 32 чел., порт приписки Владивосток, № 716. Построен в Японии, Иокогама, 1937 г., водоизмещение 2 176, дедвейт 1 323, чистая грузоподъемность

1 040 т, регистрационная вместимость брутто 1021,2 т. Длина по ГВЛ 60, ширина 11, высота борта 5,2 м, осадка в грузу/порожн. 4,65/2,72 м. Один сухогрузный трюм, 296 куб. м, восемь танков, 1 037 куб. м. Дизель «МАН», 1937 г., реверс непосредственный приводом Маршала, мощность 930 и. л. с., 260 об/мин, семь цилиндров. Топливо — нефть моторная. Котлы: 1937 г., Япония, «Йокогами Док», 2 шт., шотландские, поверхность нагрева 59,4 кв. м, длина 1,78, диаметр 2,6 м, две топки, с пароперегревателем и сухопарником, 8,5 атмосфер, топливо — мазут, 157 т, радиопеленгатора нет, пассажирских мест нет, два динамо по 12 кВт, одно дизельное.

«*Кольма*». Скорость эксплуатационная: первоначальная 8,5, действительная — 5,5 узлов, дальность плавания 2 300 миль, экипаж 43 чел. Район плавания — в пределах 50 миль от порта. Порт приписки Владивосток, № 150. Построен в Норвегии, Осло, «Ниланс Верк», 1906 г. Дедвейт до снижения 2 200, чистая грузовместимость снижена с 1 290 до 700 т, регистрационная вместимость до снижения 1 528 т. Длина по ГВЛ 73,3, ширина 10,7, высота борта 6,6 м. Осадка в грузу/порожн. 5,4/3,1 м. Три трюма, четыре люка, 2 672 куб. м. Машина тройного расширения, 1906 г., реверс приводом Броунда, мощность 930 и. л. с., 76 об/мин, три цилиндра, топливо — каменный уголь, 300 т, нет радиопеленгатора, 14 пассажирских мест, одно динамо, 8 кВт.

«*Петропавловск*». Грузовой пароход, скорость эксплуатационная: первоначальная 13, действительная — 9 узлов, экипаж 36 чел., район плавания — приморские линии Японского моря, порт приписки Петропавловск. Построен в США, «Менитовская судостроительная компания», 1920 г., чистая грузовместимость 1 650 т, регистрационная вместимость брутто 1 925 т. Длина по ГВЛ 76,2, ширина 11,46, высота борта 6,9 м. Два трюма, три люка, 4 059,8 куб. м. Машина тройного расширения, 1920 г., реверс кулисой Стефенсона, мощность 1 950 и. л. с., 82 об/мин, три цилиндра. Котлы: 1920, США, «Менитовская судостроительная компания», 2 шт., шотландские; 1 шт. шотландский вспомогательный, поверхность нагрева 244,4 кв. м, длина 3,49, диаметр 4,72 м, три топки, с пароперегревателем, без сухопарника, 13 атмосфер, топливо — мазут, 322 т, есть радиопеленгатор, два динамо по 8,5 кВт.

«*Коккинаки*». Лесовоз. Скорость эксплуатационная: первоначальная 12,4, действительная — 11,2 узла, экипаж 36 чел., порт приписки Петропавловск. Построен в Англии, «Смит Док Компани», Мидельсбу, 1939 г. Водоизмещение 4 700, чистая грузовместимость 2 008 т. Длина по ГВЛ 83,82, ширина 13,41, высота борта 6,34 м. Осадка в грузу 5,61 м. Два трюма, четыре люка, 4 540 куб. м. Машина тройного расширения, 1939 г., реверс кулисой Стефенсона, мощность 1 200 и. л. с., 90 об/мин, три цилиндра. Котлы: 1939 г., Англия, 2 шт., шотландские; 1 шт. шотландский вспомогательный, поверхность нагрева 157,5 кв. м, длина 3,43, диаметр 3,91, три топки, с пароперегревателем, без сухопарника, 14 атмосфер, топливо — каменный уголь, 425 т, есть радиопеленгатор, два динамо по 5 кВт, один дизель, 5 кВт.

«*Герней*». Грузовой пароход. Скорость эксплуатационная: первоначальная — 9, действительная 8 узлов, экипаж 41 чел., порт приписки Владивос-

ток. Построен в Германии, «Элбинг Верфт», 1922 г., дедвейт 2 584, чистая грузовместимость 1 700 т, регистровая вместимость брутто 1 470 т. Длина по ГВЛ 77,33, ширина 11,53, высота борта 5,75 м. Осадка в грузу 5,39 м. Четыре трюма, четыре люка, 3 725 куб. м. Машина тройного расширения, реверс кулисой Стефенсона, мощность 950 и. л. с., три цилиндра. Котлы: Германия, 2 шт., шотландские, поверхность нагрева 130 кв. м, радиопеленгатора нет, одно динамо, 6 кВт.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 16, л. 65.

Стахановская работа моряков парохода «Колыма»

План трех рейсов перевыполнен. Борт парохода «Колыма». Восточное побережье (по радио). Экипаж парохода «Колыма», обсудив вызов краснопролетарцев и шубертовцев, с большим воодушевлением включился в соревнование за досрочную встречу праздника — 22-й годовщины Октября.

Последние три рейса на восточное побережье Камчатки пароход «Колыма» выполнил блестяще. План рейса № 3 выполнен на 147 %, рейс № 4 — на 159 % и рейс № 51 — на 143 %.

Включаясь в предоктябрьское соревнование, начатое по инициативе трудящихся Шубертовского комбината, мы обязуемся текущий рейс с тарой для рыбных промыслов выполнить не менее чем на 170 %. Ввиду исключительно значения доставки тары на промыслы, обращаемся к трудящимся комбинатов Корфа, Олюторки, Ново-Олюторки, Кичиги и Корфских угольных копей без единого часа простоя обеспечить грузовые работы.

Придавая большое политическое значение выборам в местные Советы депутатов трудящихся, еще лучше организуем изучение Сталинской Конституции и Положения о выборах.

По поручению общего собрания
Невзоров, Левин, Мартынов, Моисеев

Камчатская правда, 9 октября 1939 г.

Рейс парохода «Якут» Владивосток — восточное побережье Камчатки с 1 ноября по 15 декабря 1939 г.

Экипаж 50 чел., экспедиция по снабжению 40 чел. (бригада и сотрудники).

Пароход «Якут» после окончания рейса на западное побережье Камчатки прибыл на Сахалин 1 августа 1939 г., где принял 2 500 т грузового угля. 11 сентября во Владивостоке часть угля передана на пароход «Игельмен», 16.11 перегружен на «Большой Шантар», и на судне остался исключительно бункерный уголь.

Учитывая практику и опыт снабжений прошлых лет, а также поздний выход судна в рейс (октябрь), администрацией парохода для обеспечения рейса было предпринято следующее. В трюме 4 была сделана перегородка в са-

мой кормовой части, где идет сужение корпуса к килю, оставлено 250 т угля из груза... Начальник экспедиции Чунь категорически запротестовал, говоря, что ему не хватит места для груза. 16.09 руководство судна ставит вопрос перед начальником Владивостокской конторы Ворником... Дал распоряжение выгрузить груз и вымыть трюм. 18-го и 19-го выгружали уголь из трюма в бункер, а часть на берег.

14 октября покинули Владивосток... Когда погрузка была окончена, то выяснилось, что бункер необходимо снова пополнять, так как за время стоянки израсходовали впустую 150 т. Пополнили сучанским марки «Т», низкокалорийным. В Петропавловск прибыли 24 октября и, несмотря на то, что нужно было выгрузить 300 т груза и еще меньше принять... задержались на семь суток. Обещанный в телеграмме уголь в Петропавловске не был дан, и с ограниченным запасом «Якут» вышел в рейс. Во время стоянки в Петропавловске было управлением разрешено снять с «Якута» груз на Командоры, поэтому из 13 заходов осталось 11, что облегчило рейс.

31.10 «Якут» вышел из Петропавловска, снабдив залив Ольгу. 4 ноября прибыл в Усть-Камчатск, но при пробе машины катера оказалось, что катер вышел из строя, простояли при штилевой погоде 26 часов.

8.11 пришли в Ивашку, шторм, погрузку прервали и решили выбросить груз в Оссоре, 14-го — Карага, 18-го — обратно в Ивашку. В Ивашке простояли до 21-го, затем — в Тымлат... Разгрузка в Ивашке шла медленно, да еще пропускали буксировку вверх по реке на 8 км.

В залив Уала стали на якорь 23.11, прижимной ветер Норд-Ост. Утром 24-го стали выбирать якорь, сломалась звездочка брашпиля, ее осколками был поврежден цилиндр и шток золотника, якорный канат стравился на шесть смывчек и был остановлен наброшенным на ходу мертвым стопором...

Было решено перепилить левый якорный канат выше мертвого стопора и держаться на нем до ввода брашпиля в строй. Если будет дрейфовать — отдать канат в воду, оставив буй. 24-го и 25-го ремонтировали брашпиль, погода стала ухудшаться. Правый якорь из-за повреждения брашпиля поднимать также нельзя. В это время было дано распоряжение капитаном снять правый якорь, а якорный канат протянуть в левый клюз и соединить с цепью левого якоря для того, чтобы поднимать якорный канат левого якоря правым канатом, поскольку правая часть брашпиля введена в действие, и таким образом левый канат будет спасен. Но при ухудшении погоды якорь стал сильно дрейфовать. Завели стропы через шкив брашпиля, подвирали канат вверх, отдали стопор, и цепь с буйками ушла в воду... (Сообщение помполита о том, что боцман забыл накинуть на цепь мертвый стопор, по свидетельству команды, было неверным. — С. Г.).

Шторм резко усилился, и во время вахт, когда чистили топки, пару было 6—6,5 атмосфер, судно не имело хода, не слушалось руля, его клало лагом, и оно дрейфовало... на берег... Капитан дал в Петропавловск телеграмму с просьбой оказать ему помощь, которой, конечно, совершенно не было нужно.

При входе в б. Ложных Вестей нас встретил проход «Свирь», но на буксир капитан не захотел браться, а пошел в бухту, где стал на якорь... Вскоре он получил из Владивостока отзыв в Петропавловск, как аварийное судно. Характер аварии не носил серьезных опасений для плавания, и, несмотря на то, что можно было снабдить район Кичиги, он туда не пошел. Груз Кичиги сняли в Оссоре.

...Необходимо обратить внимание на то, что когда подошел «Якут» к воротам в Авачинскую бухту, капитан Волчкович дал радиограмму с просьбой буксировать «Якут» в Ковш, в то время как имелось 120 т угля и шел своим ходом 6—7 миль. Хотел тем самым создать вокруг себя и судна, и всего рейса, что он действительно находился в критическом положении, и этим замазать свой отход от плановых заходов.

Помполит *Шубкин*

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 304, л. 35.

Из отчета о работе парохода «Щорс» в 1938—1939 хозяйственном году

...Закуплен в Балтиморе (США) и передан в эксплуатацию в январе 1938 г. При недостаточно добросовестном отношении к делу приемочной комиссии по приобретению парохода в Америке и перегонной команды, не заинтересованной в дальнейшей постоянной работе на пароходе, «Щорс» прибыл в неудовлетворительном состоянии и с недостаточным судовым снабжением. Поэтому по приходу из США с января по май пароход производил ряд мелких ремонтов для того, чтобы ему Регистр разрешил плавание.

В дальнейшем при плавании в Камчатские воды с проведенным мелким ремонтом для временного плавания, пароход не имел сколько-нибудь серьезных ремонтов, за исключением случайных на ходу, то есть во время стоянки в порту, ради одного-двух рейсов, и с большой затратой времени на между-рейсовых стоянках. Таким образом, принимая во внимание стаж плавания до покупки и время плавания в составе АКОфлота, пароход был принят в состоянии изношенности и невозможности дальнейшего безопасного плавания. Три раза становились на ремонт, но из-за отказа судоверфи во Владивостоке и Петропавловске принять судно в длительный ремонт в объеме дефектных ведомостей, судно продолжало плавать. На неоднократные обращения в АКОфлот о необходимости провести ремонт, последний ничего сделать не смог, и только после обращения в Наркомат пароход приказом по Главрыбе от 7 марта 1939 г. был поставлен на длительный саморемонт, ввиду отказа заводов принять судно на ремонт.

Приступая к ремонту, судно не имело материалов, выделенных средств, судоремонтных кадров и технических сил. Предварительной подготовки к ремонту вне самого судна не существовало, поэтому судну пришлось свой саморемонт начинать с поисков места стоянки и организационных вопросов (набор кадров, материалов, проекта и технических смет). В конечном итоге

составленные пароходом сметы на сумму свыше 1 млн руб. были предоставлены нами на рассмотрение механико-судовой службы Главвостокрыбы, где, пролежав 1,5 месяца, сметы не были ни одобрены, ни отвергнуты, и только после настоятельных требований с нашей стороны сметы были утверждены начальником Моротдела АКО т. Гинером.

Став фактически на ремонт во второй половине марта 1939 г., пароход сразу же столкнулся с трудностями в части снабжения материалами. Надо было энергичное вмешательство Главвостокрыбы, чтобы пароход был прикреплён на снабжение материалами к Дальрыбснабу, от которого и получена большая часть материалов.

К моменту постановки судна в ремонт, во Владивостоке было сосредоточено значительное количество пароходов на ремонте, поэтому воспользоваться ремонтными мастерскими города или заводами не представлялось никакой возможности и заставляло весь ремонт, как мелкий, так и крупный, как-то постройка новых кают для команды (до ремонта команда находилась в скученности на корме в неудовлетворительных условиях), смена палуб и замена наружного листа в форпике, замена деталей грузовых устройств, переоборудование помещений, исправление винта и других работ, подлежащих заводскому выполнению, были исполнены на пароходе. Материалов до 1.10.1939 г. было получено на сумму 307.981-56. Надо отметить, что только благодаря энергичной работе второго помощника т. Чекова, выполнявшего, согласно приказа, обязанности снабженца, во время ремонта перебоев в снабжении материалами не имел...

ГАКО, ф. 284, оп. 1 д. 22, л. 8—9.

Приказ по НКРП СССР № 41 от 29 января 1940 г. «О награждении работников АКО за успешный ремонт судов»

За проявленную инициативу и большую энергию по проведению капитального ремонта собственными силами судов АКО «Орочон», «Ительмен», «Якут», которым ввиду крайне плохого технического состояния грозила постановка на консервацию, приказываю:

Наградить следующих отличившихся при этом работников командования экипажей судов и Моротдела АКО знаком «Отличник рыбной промышленности»:

1. Гинер С. Г. — начальника Моротдела АКО, 2. Шубкина А. В. — помполита парохода «Якут», 3. Миклашевича С. И. — боцмана парохода «Якут», 4. Белякова А. А. — помполита парохода «Ительмен». 5. Домра Н. Б. — старшего механика парохода «Ительмен», 6. Шаш Н. И. — капитана парохода «Ительмен», 7. Пичужкина С. П. — боцмана парохода «Ительмен», 8. Бесмертного Е. Д. — капитана парохода «Орочон», 9. Петрова Н. П. — помполита парохода «Орочон», 10. Любимова С. Н. — старшего механика парохода «Орочон», 11. Башкирцева А. О. — боцмана парохода «Орочон», 12. Матвеева Ф. Г. — прораба по ремонту парохода «Якут».

Похвальной грамотой «Стахановца в борьбе за изобилие рыбных продуктов»:

1. Манерка И. И. — кочегара 1-го класса парохода «Якут», 2. Гонтарева В. Л. — матроса 1-го класса парохода «Якут», 3. Тихоненко Г. В. — матроса 1-го класса парохода «Якут», 4. Медведева А. Е. — механика парохода «Якут», 5. Малахова И. Д. — третьего механика парохода «Ительмен», 6. Вигурского В. П. — второго механика парохода «Ительмен», 7. Мамотюк И. А. — четвертого механика парохода «Ительмен», 8. Дешкина М. П. — матроса 1-го класса парохода «Ительмен», 9. Дубовского К. Н. — кочегара 1-го класса парохода «Ительмен», 10. Желудкова А. П. — второго механика парохода «Орочон», 11. Илюшина Н. Ф. — старшего помощника капитана парохода «Орочон», 12. Лакир А. Е. — механика АКО.

Заместитель наркома *И. Богаев*

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 385, л. 27, 80.

Протокол совместного совещания работников управления АКОфлота и плавсостава от 7 февраля 1940 г.

Обсуждение нового тарифного соглашения на 1940 г. между Управлением флота госрыбтреста АКО и Обкомом Союза рыбников.

... На ремонте зарплата начисляется следующим порядком:

а) лицам, не переведенным на сдельщину (капитан, старший механик, старший повар, вахтенный у котлов и трапов), из расчета полного должностного оклада плюс столовые.

б) лицам, переведенным на сдельщину, — по сдельным расценкам организации места проведения ремонта.

За досрочное выполнение ремонта с оценкой на «хорошо» работникам, занятым на сдельной работе, выдавать премии в следующем размере: от 1 дня до 5 дней — 10 % от фонда зарплаты сдельщикам; от 6 до 10 — 20 %, от 11 и выше — по 2 % за каждый день досрочно.

Плавсоставу АКОфлота, помимо заработка, ежемесячно выплачивается их столовое довольствие в сумме 200 рубл. Для танкера — 250 рубл. в мес-яц. Столовые деньги выдаются наличными капитану... Доставка продуктов за счет АКОфлота.

При увольнении работника при нахождении судна в рейсе, расчет с последним производится немедленно с правом высадки его в первом портпункте без оплаты стоимости проезда до порта найма. Выплата стоимости проезда не производится при увольнении работника по собственному желанию, по семейным обстоятельствам, за нарушение труддисциплины.

АКОфлот обязуется в навигацию застраховать жизнь членов экипажа в размере 1 000 рубл. каждого. При аварии судна не по вине команды АКОфлот возмещает команде фактический материальный ущерб от утери личного имущества, за исключением возмещения стоимости предметов роскоши.

Управление флота в течение 1940 г. обязуется провести следующие мероприятия по подготовке и переподготовке кадров: 1. Послать на курсы в морской и рыбный техникум: а) на штурмана дальнего плавания 13 чел., б) на судовых механиков — 13 чел., в) радистов — 6 чел. 2. В Петропавловске организовать курсы штурманов малого плавания и третьих механиков. Судоэкипажам флота АКО на 1940 г. организовать кружки техминимума, охватив их учебой на 100 %...

Сверхурочные работы допускаются только в следующих случаях:

в) вириание (подъем. — С. Г.) мусора во время хода на судах, не имеющих инжектора. Вириание оплачивается из расчета первого сверхурочного часа за вахту, в исключительных случаях стармехом допускается не более двух часов, г) штивка угля в нерабочее время оплачивается по 4 рубл. в одну лопату и 8 рубл. в две лопаты за тонну без учета времени. На все сверхурочные работы обязательно предоставление табеля за подписью капитана.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 7, л. 108—110.

Репорт капитана парохода «Эскимос» Ф. Г. Максюткина начальнику АКОФлота от 25 февраля 1940 г.

Настоящим сообщаю Вам мое мнение по поводу предполагаемого рейса парохода «Эскимос» с солью на рыбокомбинаты восточного побережья Камчатки — Корф и Кичига. Учитывая ранний весенний период выхода в рейс (март — начало апреля), вполне вероятно, что пароход «Эскимос» встретит на своем пути льды, находящиеся в движении. Пароход «Эскимос» по своей конструкции и набору корпуса ни в коем случае во льдах плавать не может, а также есть предписание Регистра «без прав плавания во льдах». Но, возможно, что тяжелые льды в море я смогу обойти по чистой воде, а при подходе и в заливе Корфа, и в Кичиге я в это время года обязательно встречу льды, и в силу необходимости я обязан буду работать во льду, что определенно приведет к поломке корпуса и винта. Для недопущения этого и сохранения парохода «Эскимос» я придерживаюсь определенного мнения — в такой ранний весенний период в эти районы пароход «Эскимос» идти не может. И давая мне задание идти в этот район в настоящее время, это направление парохода к неизбежной аварии.

Со своей стороны сообщаю, что после последнего рейса парохода «Эскимос» в Корф и работы в слабом льду по спасению парохода «Чавыча», я перед погрузкой соли обнаружил течь в трюме № 1 одной заклепки, каковую сменили, заменив ее болтом. Также форпик в настоящее время находится с соленой водой, вероятно, имеется течь заклепок. Я не гарантирован, что при работе, хотя и не в смерзшемся льду, но старом и массивном, каковые сейчас должны быть в этом районе, пароход «Эскимос» будет иметь гораздо большее повреждение, чем срез заклепок.

Во-вторых, по сведениям от комсостава парохода «Эскимос», в районе Корфа бывшие там кунгасы приведены осенью в негодность, и пароход, придя

в Корф, не будет иметь возможность, чем разгрузаться, а на борт он с собой кунгасы брать не может по причине отсутствия хороших стрел и старого такелажа.

Прошу принять во внимание вышеизложенное и от дачи мне задания по доставке соли в комбинаты Корф и Кичига воздержаться, заменив их близлежащими пунктами до Усть-Камчатска.

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 384, л. 37.

Радиограмма с парохода «Орочон» от 26 марта 1940 г.

Проработав обращение коллектива Микояновского комбината, судозэкипаж «Орочона» включается в соцсоревнование имени Третьей Сталинской пятилетки. В первом пункте — Озерновском рыбокомбинате — экипаж показал подлинные образцы стахановской работы. За время стоянки силами команды перегружено 465 т угля из трюма № 2 в бункеры, все силы команды были брошены на выгрузку соли, что дало досрочную разгрузку на 44 часа. Экипаж парохода «Орочон» обращается к коллективу Опалинского, Микояновского рыбокомбинатов провести досрочную выгрузку и погрузку рыбопродукции.

По поручению общего собрания:
помполит *Шипов*, капитан *Барботько*

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 384, л. 56—57.

Документы, составленные на пароходе «Орочон» в марте-июле 1940 г.

Акт от 28 марта 1940 г., Микояновск. При выходе из Владивостока, 8 марта пароход встретился со льдом в проливе Босфор Восточный. От ударов о лед появилась течь в корпусе судна в районе форпика, где была обнаружена трещина в наружной обшивке, через которую затопило нижнюю подшкиперскую. Для облегчения носовой части судна при откачке воды из нижней подшкиперской вынуждены были выкачать за борт из форпика 100 т пресной воды. В дальнейшем в пути следования судна рядом жестоких штормов в балластах № 2 течь усилилась настолько, что пресная вода в них стала совершенно непригодной как для питья, так и для питания котлов, и была выкачана за борт в количестве 240 т.

Акт от 25 апреля 1940 г. ...25 апреля при входе в порт Владивосток в проливе Босфор Восточный в густом тумане, идя малым ходом и давая туманные сигналы гудком, на траверзе мыса Назимова в 8 ч 45 минут впереди был услышан гудок встречного судна. В 8 ч 48 минут курс был изменен вправо и дан один короткий гудок, повторенный через короткий промежуток времени, и в то же время услышан один короткий гудок встречного судна. Нос «Орочона» продолжал медленно катиться вправо, и один короткий гудок был повторен

снова. В 8 ч 53 минуты баковый впередсмотрящий матрос и на мостике заметили силуэт судна, пересекающего наш курс слева направо примерно под углом 45 град., немедленно руль был положен «лево на борт», дан полный ход назад и три коротких гудка. Столкновения избежать не удалось. Встречное судно, оказавшееся пароходом «Чапаев», шедшее, по-видимому, полным ходом, ударило «Орочон» в правую скулу своим правым бортом, очевидно, петлями лацпорта твиндека № 4. В результате столкновения пароход «Орочон» получил вмятины и горизонтальную пробоину наружной обшивки в районе форпика на высоте 14 футов осадки, протяжением около 1,5 м между 3 и 5 шпангоутами; 3, 4 и 6 шпангоуты деформированы...

Вахтенный помощник *Мацевич*,
впередсмотрящий матрос 1-го класса *Казанцев*

Акт от 14 апреля 1940 г., Микояновск. Во время стоянки на правом якоре у второй базы Микояновского рыбокомбината на глубине 5 сажен с вытравленными 4 смычками каната при ветре от Зюйд-Зюйд-Оста 4—5 баллов и незначительной зыби от Зюйд-Веста 14 апреля в 16 ч 5 минут лопнул канат правого якоря. Обрыв произошел в конце третьей смычки. Так как в дальнейшем ветер усилился, не представилось возможным предпринять поиски якоря и каната...

27.09.1939 г. при штиле и совершенно спокойном море тоже произошел обрыв каната — лопнуло концевое звено первой смычки. Канат получен на судно новым. Балансовая стоимость якоря Холла 6 622-93 руб.

Акт от 20 июля 1940 г. 19 июля при подходе к Первому Курильскому проливу был накрыт густым туманом при ветре в 8—9 баллов. Так как судно потеряло ход и плохо слушалось руля, проход Первым проливом был невозможен, поэтому с целью переждать погоду в 15 ч был отдан левый якорь, под защитой берега в 2 милях к югу от м. Сопочного на глубине 10 сажен. Каната вытравлено 4 смычки. 20 июля в 1 ч 45 минут ветер от Норд-Веста усилился до 11 баллов и канат лопнул...

Вахтенный помощник *Попов*,
боцман *Кислицин*

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 26, л. 89—90, 106—107.

Приказ по НКРП СССР № 27 от 20 мая 1940 г. «О премировании экипажа парохода “Коккинаки”»

Отмечая успешное выполнение пароходом «Коккинаки» в зимних условиях на западной Камчатке спецрейса по доставке комбинатам оборудования для строительства холодильников и по вывозу до 2 000 т готовой рыбопродукции приказываю премировать месячным окладом: 1. Соломко В. Н., капитан, 2. Коломеев А. Д., старший помощник, 3. Коробов К. И., старший механик.

Выделить в распоряжение капитана парохода «Коккинаки» Соломко В. Н. 3 000 руб. для премирования экипажа парохода. Выплату премии произвести за счет АКО.

НКРП СССР выражает уверенность, что транспортный флот рыбной промышленности Дальнего Востока, следуя примеру стахановской работы пароходов «Чапаев», «Ительмен», «Рион», «Коккинаки», добьется в навигацию 1940 г. высоких показателей и безаварийной работы флота.

Заместитель наркома *Николаев*

Резолюция митинга на пароходе «Якут». 28 июня 1940 г., б. Раковая

Заслушав обращение ВЦСПС и Указ Верховного Совета СССР по вопросу удлинения рабочего дня до восьми часов и перехода на семидневную рабочую неделю, экипаж парохода «Якут» полностью поддерживает это мероприятие. Этот указ правительства направлен на усиление оборонной мощи Советского Союза, что особенно необходимо в настоящих условиях международной обстановки. Эти мероприятия правительства кладут конец летунству, дезорганизующему производство, что особенно сильно развилось на морском транспорте.

Мы заверяем наше Советское правительство, что всемерно будем крепить трудовую дисциплину на морском транспорте, чтобы морской транспорт полностью удовлетворял запросы нашего социалистического строительства. Всю свою энергию, все свои знания направим на дело укрепления обороноспособности нашей социалистической Родины.

1. Да здравствует оборонная мощь СССР!
2. Да здравствует наша Красная Армия и маршал Советского Союза т. Ворошилов!
3. Да здравствует наша Коммунистическая партия и ее вождь т. Сталин!

По поручению митинга подписали стахановцы парохода «Якут»

Тихоненко, Миклашевич, Трякин, Чернавец,

Полещук, Ефимкин, Портняго, Медведев

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 384, л. 160.

Рапорт капитана парохода «Чавыча» Ф. И. Волчковича управляющему АКО С. П. Емельянову

От заместителя наркома т. Николаева заводом получен график постановки судов в док, где указано, что наш пароход «Чавыча» должен быть поставлен в док первым — 1.08 с. г. Несмотря на телеграмму т. Николаева... заводской ремонт на судне почти не проводится, АКОфлотом не внесен аванс в размере 25 %. АКОфлотом не оказывается необходимая помощь в снабжении техматериалами для производства работ силами команды, что вызывает простой и срывает ввод судна в эксплуатацию в намеченный срок Обкомом ВКП(б) и замнаркома.

Ход ремонта к намеченному сроку срывается из-за отсутствия: 1) гребного винта, который по его прибытии в течение 1,5 месяцев АКОфлот не может

получить из Рыбпорта, 2) кирпичи и скребки, заказанные в мехмастерских несколько месяцев [назад], крайне необходимые для работ в данное время, и особенно при постановке в док, до сих пор тормозят нашу работу. 3) лес, необходимый для поделочных работ, также задерживает работу.

Данное положение говорит о том, что АКОфлот намерен в первую очередь отремонтировать не пароход «Чавыча», а пароход «Сима», вопреки имеемого решения, исходя, по-видимому, из того, что на пароходе «Сима» готовность 40 % и затрачено свыше 2 млн руб. (согласно объяснения т. Драбкина), что, конечно, является доводом серьезным, но упускается фактор более серьезный, то есть пароход «Сима» имеет крупные доковые работы... большие, чем у парохода «Чавыча», которые к тому же у нас менее сложные.

На «Чавыче» смена заклепок, исправление пера руля, смена винта, смена двух или трех листов подводной части. В то время как на пароходе «Сима» имеются повреждения корпуса, замена 25—30 листов, перекладка корпуса, в особенности сложная правка флор и извлечение железобетона не менее 100 т. Последний вид работы в условиях дока всегда был трудоемким.

Точка зрения АКОфлота поставить в первую очередь пароход «Симу» при наличии в таком большом объеме доковых работ на «Симе», которая займет док минимум, по мнению техчасти, на четыре месяца, что необоснованно, так как характер работ говорит о сроке в два раза большем, и в результате, если поставить пароход «Симу» в док раньше парохода «Чавычи», то док будет занят с августа 1940 г. до весны 1941 г. При условии выпустить несколько раньше, пароход «Сима» будет простаивать в доке в силу ледовых условий, а АКОфлот и государство лишатся одной транспортной единицы, которая могла бы быть введена в эксплуатацию, и вместо ненужного простоя из-за парохода «Сима» в течение шести месяцев выполнять план грузоперевозок.

Считаю, что ненужный простой парохода «Чавыча» в ожидании дока после парохода «Сима» в течение зимнего периода может быть избегнут, если будет проведено безоговорочно и четко в жизнь распоряжение замнаркома т. Николаева о постановке в док парохода «Чавыча». Просим внести ясность в данный вопрос, так как наличие различных мнений об очередности постановки в док может привести к срыву ремонта обоих судов.

Капитан парохода «Чавыча» *Вочкович*, помполит *Каунетис*

ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 405, л. 1.

Пароходы выстраиваются в очередь

По направлению к Микояновскому рыбокомбинату идут пароходы «Коккинаки», «Колыма» и «Щорс». «Коккинаки» везет лес, «Колыма» — клепку и баночки, а «Щорс» идет забрать рыбопродукцию. Но своевременный подход этих судов не обрадует ни директора комбината, ни капитанов. На рейде у Микояновска стоят в ожидании разгрузки и погрузки пароходы «Уэлен», танкер «Максим Горький», рефрижератор «Рион» и тральщик «Восток».

Подойдет к Микояновску «Коккинаки», и капитан тов. Соломко, увидев очередь из пароходов, протяжным гудком спросит: «Кто крайний?» Ему ответит «Уэлен»: «Я. Становитесь за мой. Ждите, когда вас будут разгружать». И восемь пароходов чинно выстроятся в живую очередь.

Директору комбината тов. Бовтун не то рыбу ловить, не то пароходы разгружать и погружать. И носится он под завывания гудков от парохода к пароходу, подписывая акты на простои, и тем самым успокаивает капитанов. В десятки тысяч, если не всю сотню тысяч рублей обойдется комбинату эта стоянка в очереди пароходов. Так комбинат расхлебывает кашу, которую заварили в управлении треста АКО и в Главке. Крутись, как белка в колесе, но труд напрасен. Комбинат в явном проигрыше.

А разве нельзя было поступить иначе? Теперь уже нельзя. Так составили каргопланы, что пароходы обязательно первый заход должны делать в Микояновск. Не разгрузив одного груза, невозможно двигаться в другой комбинат. Ничего не поделаешь, так составлен график, утвержденный во Владивостоке Главком. Когда же, наконец, пароходы будут использоваться рационально?

П. Пальмов

Камчатская правда, 28 августа 1940 г.

Из отчета о работе флота за 1939—1940 хозяйственный год

...Отсутствие угля и нефти с осени 1939 г. и зимой 1940 г., вследствие чего «Ительмен», «Якут», «Эскимос», «Коккинаки», «Щорс», «Чапаев» не могли работать и стояли в Ковше Петропавловского порта, отапливаясь от одного судна, а «Орочон» простоял по тем же причинам во Владивостоке.

Лишь в феврале 1940 г. по ходатайству областных организаций удалось для бункера «Ительмена» разбронировать неприкосновенный запас и отправить «Ительмен» на западное побережье в Микояновский комбинат с промснаряжением и продовольствием. Остальные пароходы, работающие на угле: «Эскимос», «Якут», «Коккинаки», и работающие на нефти: «Щорс» и «Чапаев» — стояли в ожидании бункера.

Для отопления этих судов самым экономным образом, путем включения парового отопления на несколько часов, перемещения команд в одно помещение и т. п. требовалось почти что ежедневно добывать через воинские организации по несколько тонн угля, который шел исключительно на поддержание судов в рабочем состоянии, во избежание их консервации и разборки трубопроводов и машины.

Надо отметить, что такое состояние отопления и поддержания судна в условиях суровой зимы 1939/40 г. не могло не отозваться на качестве судоремонта. Коллективы судов проводили саморемонт в очень тяжелых условиях.

Кроме всего, водяная сеть в Петропавловском порту... ни в коем случае не может разрешить потребности судов, стоящих в порту. Ежедневно в порту бывает до 12—15 судов, которые требуют воды как для питья, варки пищи, так и для котлов.

Воду суда могут брать только около пирса, то есть от колонок, находящихся на главной магистрали порта (зимой же в порту находились суда специального назначения, которые ежедневно получали воду от этой колонки). Поэтому остальные суда получали воду в порядке очереди по 40—50 т исключительно только от колонки, находящейся на Ленинской улице, проводя для этой цели от этой колонки до пароходов через дорогу, берег и акваторию порта шангли (по воде на спасательных кругах. — С. Г.).

Такое положение с водоснабжением так же сказывалось на работоспособном состоянии судна, не говоря уже о том, что при отправке судов в рейс снабжение их водой иногда занимало по 3—4 суток, как, например, «Ительмену» в зиму 1939/40 г. пришлось давать воду путем ручной подачи из ручья, находящегося в одном часу хода от порта (в Сероглазке).

Уголь не был завезен исключительно из-за ломки графика работы флота: пароход «Сима» находился на Сахалине по графику АКОФлота, должен был идти на Сахалин за углем, но распоряжением Главка был направлен за холодильником.

Пароходы «Чапаев» и «Колыма» на восточном берегу получили указания идти за углем. Но управление АКО получило указание взять из Усть-Камчатка клепку и развозить таковую по комбинатам восточного берега, тем самым «Чапаев» и «Колыма» были задержаны на восточном берегу до позднего времени, когда уже фактически уголь в Корфе нельзя было грузить, и суда ушли в Петропавловск без угля. Положение с жидким топливом было в таком же состоянии...

Общее количество судосуток простоя ввиду отсутствия топлива 656,2. Если принять во внимание, что по плану каждое судно, в среднем, должно было перевезти 12 300 т в год, то это значит, что по причине отсутствия топлива нами не было перевезено 36 900 т груза (23 %).

Вторым тормозом являлись... метеопричины... При ветре в 5—6 баллов и даже меньше прибой не допускает стоянки кунгасов у борта судна и приемку таковых с грузами от борта судна на берег. Работа, таким образом, прекращается...

...Аварийные ремонты, вследствие которых суда выбывали из строя («Щорс», находясь в чартере, весной 1940 г. попал в тяжелый лед в Усть-Камчатске, повредил форштевень и простоял на ПСРВ девять суток. «Ительмен» весной в Корфе получил пробоину, вынужден был идти в Петропавловск и встать на десять суток на ремонт. «Эскимос» на восточном побережье получил вмятину, простоял в Петропавловске пять суток. — С. Г.). Всего же на характерные аварийные ремонты израсходовано 28 суток, и они не предусмотрены никакими планами. Посылка пароходов в это время года в районы, где могут встретиться льды, разрешается только судам с хорошим корпусом, или имеющим ледовую обшивку, или ледовый пояс, чего нельзя сказать ни об одном судне флота АКО.

Снабжение флота АКО происходит не самостоятельно, а от общего фонда материалов, получаемых АКО (10—15 %), и так как материальное снабжение

АКО вообще находится до сих пор не на должной высоте, то это не удовлетворяет потребностям флота, тем более, что материальное снабжение флота является специфической особенностью в снабжении вообще и поэтому его ни в коем случае нельзя смешивать со снабжением комбинатов.

В 1939/40 г. не хватало: шкентельный трос, лаглинь, лючные брезенты, шланги, клингерит, олифа, белила, сурик... не только нормально эксплуатировать суда, но также их ремонтировать. Ненормальное снабжение спецодеждой приводило... [к тому,] что перед выходом «Эскимоса» в рейс кочегарам не было ботинок и пришлось через Обком Союза Рыбников достать ботинки с коньками и таковые специально приспособить для выдачи, как спецобувь кочегарам.

Пароход «Чапаев», отправленный из Владивостока в Анадырь, зашел по пути в Петропавловск. По пути потерял лаг вместе с лаглинем. Ввиду отсутствия... нужно было разоружить другое судно — «Колыма»...

Необходимо иметь в виду, что большинство судов АКО старой постройки или закуплены уже старыми и поношенными. Поэтому они все требуют ежегодного ремонта. В немного лучшем положении находятся пароходы, которые попадают во Владивосток. Там они иногда, правда, не в плановом порядке, получают снабжение, которое они никак не могут получить в Петропавловске на базе АКОтехснаба.

Одним из больших недостатков в работе флота является отсутствие органов, ведающих плановым снабжением только пароходов типа Торгводтранс. Совершенно отсутствует снабжение судов овощами, которые абсолютно необходимы в связи с плаванием в северных морях.

Необходимо отметить ненормальные явления во взаимоотношениях с НКРП. Телеграммы Замнаркома Николаева сводились обычно к тому, что он каждый раз менял график ремонта судов, внося этим нервность, отсутствие доверия к этим графикам и совершенно ненужные споры с судоремонтными заводами. По эксплуатации судов «руководство» со стороны Николаева заключалось в том, что наши суда, которые должны были обслуживать Камчатку, как флот АКО, его распоряжением снимались с Камчатки и ставились на другие места, никакого отношения к Камчатке не имеющие... что вынуждало управление АКО взамен их брать в чартер суда Морфлота.

О взаимоотношениях с Главвостокрыбпромом можно сказать, что эти взаимоотношения заключались в телеграфной переписке, прямых переговорах о том, куда какое судно лучше поставить и как его использовать. Причем не было случая, чтобы Главк согласился с нашими предложениями и всегда добивался того, чтобы суда шли по утвержденному Главком графику. Совершенно нет самостоятельности в работе флота (капитаны получали указания сразу от нескольких начальников и выбирали подчас то, что им выгодно. — С. Г.). Такое положение давало возможность капитанам не выполнять указаний своих прямых начальников.

ЦДНКО, ф. 2, оп. 2, д. 316, л. 240—244.

**Некоторые лица руководящего и командного состава флота
Акционерного Камчатского общества
по состоянию на 1 октября 1941 г.**

Фамилия, имя, отчество, должность	Год рождения	Год приема в АКО, в должность	Образование	Откуда переведен
Драбкин Яков Маркович, начальник АКОфлота	1909, ВКП(б)	1938, 20.05.1939	Мортехникум в Ленинграде, 1929	АКОфлот, старший помощник капитана
Цимбал Николай Авдеевич, главный инженер	1906	1939, 29.02.1939	ДВПИ им. Куйбышева, 1937	Владивосток, ГУС ДС НКвд, инженер
Матусевич Аркадий Захарович, начальник эксплуатации	1902	1939, 11.12.1940	ОИВТ, 1935	Одесса, торговый порт, инспектор по спецперевозкам
Шаш Николай Иванович, капитан «Ительмена»	1907	1937, 8.05.1939	Владивостокский мортехникум, 1931	«Большой Шантар», старший помощник капитана
Домра Николай Борисович, стармех «Ительмена»	1905	1929, 9.05.1038		«Сима», старший механик
Хренов Иван Матвеевич, капитан «Кольмы»	1877	1939, 4.01.1940	Ленинградский мортехникум, 1928	Ленинград, Севморпуть, капитан
Тараненко Иван Васильевич	1894	1929, 31.03.1940	Среднетехническое	Гидрографический отдел, групповой механик
Барботько Григорий Акимович, капитан «Орочона»	1902	1929, 3.05.1939	Владивостокское мореходное училище в 1921	«Эскимос»
Квашинский Константин Федорович, капитан «Симь»	1906	1937, 23.10.1939	Владивостокский мортехникум	«Чапаев»
Любимов Сергей Николаевич, стармех «Симь»	1902, ВКП(б) с 1926	1937, 1939	Владивосток, курсы механиков, 1934	Владивосток, Тралпрест, механик
Волчков Федор Иосифович, капитан «Чавычи»	1900	1938, 11.03.1938	Владивостокское мореходное училище, 1919	АКО, аварийный инспектор
Божков Александр Федорович, стармех «Чавычи»	1888	1933, 10.03.1938	Среднее мореходное училище, 1929	Владивосток, СТФ, механик
Бессмертный Евгений Дмитриевич, капитан «Чапаева»	1898	1929, 23.10.1939		«Сима»

Фамилия, имя, отчество, должность	Год рождения	Год приема в АКО, в должность	Образование	Откуда переведен
Зеньков Владимир Петрович, капитан «Щорса»	1909	1937, 3.05.1939	Владивостокский мортехникум, 1925	«Чапаев»
Колесников Петр Степанович, стармех «Щорса»	1897	1937, 31.03.1940	То же, 1930	«Максим Горький»
Максяткин Федор Григорьевич, капитан «Эскимоса»	1905	1938, 10.07.1939	Владивостокский мортехникум, 1929	Владивосток, СТФ, старший помощник
Ткач Косьма Тимофеевич, стармех «Эскимоса»	1883	1939, 10.07.1939	Владивостокское мореходное училище, 1916	СТФ, старший механик
Кириллов Сергей Трофимович, капитан «Якута»	1899	1935, 3.05.1939	Владивостокское мореходное училище, 1920	СТФ
Малкин Степан Васильевич, стармех «Якута»	1896, ВКП(б) с 1926	1938, 3.05.1939	Среднее	«Чавыча», старший механик
Соломко Владимир Никандрович, капитан «Коккинаки»	1904	1936, 4.01.1940	Одесский мортехникум, 1928	«Кольма», капитан
Коробов Карл Ильич, стармех «Коккинаки»	1882, ВКП(б) с 1932	1939, 31.03.1940	Среднее	Одесса, СТФ, старший механик
Мионов Александр Ефимович, капитан «М. Горького»	1899	1933, 1938	Техникум водных путей сообщения, 1925	Морлов, капитан флота
Устименко Василий Андреевич, стармех «М. Горького»	1908, ВКП(б) с 1932	1938, 8.02.1939	Ростовский мортехникум, 1934	СТФ, старший механик

**Приказ по НКРП СССР № 67/III от 30 ноября 1941 г.
«О создании политорганов в военизированных подразделениях
флота рыбной промышленности
Дальнего Востока»**

В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 6 ноября 1941 г. и приказом командующего Дальневосточным фронтом от 24 ноября 1941 г. № 0394 о проведении военизации флота и рыбаков рыбной промышленности Дальнего Востока, приказываю [создать]:

политотдел управления АКО: начальник политотдела, старшие инструкторы по западному и восточному берегам, инструктор по информации, секретарь. Всего 5 чел.

Ввести должности комиссаров: 1) в АКОфлоте по особому дивизиону крупного транспортного флота АКО с окладом 1 200 руб. 2) в Морлове по дивизиону

зиону, объединяющему траулеры, дрейфтеры, сейнера, разведчики и базу «Моховая» — с окладом 1 100 руб. 3) утвердить должность комиссара в Петропавловском порту.

Заместитель наркома рыбной промышленности СССР *Шередека*
ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 593, л. 9.

**Рапорт капитана парохода «Анатолий Серов» А. И. Дудника
секретарю Камчатского обкома ВКП(б) К. Н. Кулаженко**

С приходом парохода «Анатолий Серов» во Владивосток 18.10.1941 г. на собрании команды парохода было постановлено: не ставить пароход для снятия обшивки и зимнего ремонта, произвести в самый короткий срок межрейсовый ремонт и выполнить еще один рейс до самых зимних ледовых условий. В декабре возвратиться из рейса, поставить судно на зимний ремонт. Наше решение руководством конторы АКО было одобрено, и обещали через десять дней судно выпустить в рейс. Но на деле же получилось, несмотря на то, что команда все работы по подготовке судна к рейсу выполнила вовремя, а судно из Владивостока было выпущено 12.11.1941 г. за дополнительным грузом и бункером в Находку, где по причине неподготовленности груза, угля, судно простояло до 23.11.1941 г.

Подходя к Петропавловску, 5.12.1941 г. нами телеграфно управление АКО было поставлено в известность о том, что на пароходе для Петропавловска имеется 196 т груза, примерно на 8 часов работы. Учитывая приближение зимних ледовых условий и ограниченность бункера, просили стоянку в порту сократить до минимума. Но все-таки судно из Петропавловска было выпущено только 13.12.1941 г.

На пути к Пахаче в районе Корфского и Олюторского заливов встретили труднопроходимые льды. Своевременно предупредив руководство комбината Пахача по радио о подходе парохода и подготовке к выгрузке груза, 24.12.1941 г. прибыли в Пахачинский комбинат, стояли, не приступая к разгрузке, до 26.12 при наличии исключительно хорошей погоды, по причине того, что руководство комбината не было настроено в зимних условиях разгружать пароход, и никаких мер до нашего прихода в подготовке приема парохода не вели никакой работы. Плавсредства находились в реке замороженными. 26.12 плавсредства были выведены в море и приступили к далеко не полноценной разгрузке, так как после этого два дня собирали рабочих с баз.

Командой парохода был заключен соцдоговор с обязательствами выполнять силами команды все погрузо-разгрузочные работы на пароходе в трюме. Задачей же руководства комбината оставалось организовать работу только на берегу. Простояв в Пахаче 13 суток, в основном, в хорошую погоду... и, не достигнув никаких результатов, пришли к заключению, что дальнейшая стоянка в Пахачах является не только бесцельной, но и угрожает возвращению груза в Петропавловск. Учтя на месте все обстоятельства: на исходе

бункер, вода, приближение опасности льдов, пользуясь возможностями плюсовой температуры, 6.01.1942 г., приведя наши доводы в телеграмме, просили начальника АКО т. Емельянова и начальника АКОфлота Драбкина разрешить заход в Южно-Глубокую, выгрузить соль, взять воду в Корфе, взять полностью бункер и возвратиться за остатками рыбы в Пахачинский и Олюторский комбинаты.

На три достаточно убедительные телеграммы мы не получили разрешения зайти в Южно-Глубокую для выгрузки соли, затем, получили распоряжение начальника АКОфлота зайти в Южно-Глубокую почистить котлы, взять воду, взять бункер с парохода «Эскимос». 13.01.1942 г. на основании распоряжения пароход прибыл в Южно-Глубокую, за 5 дней произвели чистку котлов, взяли воду, уголь и по легкому льду успели выбраться из бухты, но, выйдя в море, встретили тяжелые непроходимые льды... Не имея возможности продвигаться дальше, пароход лег в дрейф. Получив распоряжение начальника АКОфлота т. Драбкина вернуться на помощь пароходу «Эскимос», передать ему 100 т угля, 100 т воды. Разделяющее нас десятимильное расстояние, пробивались к «Эскимосу» 36 часов. После передачи угля и воды 24.01.1942 г., обоими судами, выбирая небольшие разводья, выходили из ледовых условий.

25.01.1941 г. получили телеграфное распоряжение следовать в Шубертовский комбинат для выгрузки остатков груза. Руководство Шубертовского комбината о подходе парохода за сутки нами было извещено. 27.01.1942 г., подойдя к Шубертовскому комбинату, стояла хорошая погода с 1 часу до 20 часов. За это время комбинат по неизвестным причинам не мог спустить плавсредств. После 20 часов погода изменилась, к берегу пошли льды, а затем наступила штормовая погода. Постояв до 16 часов 28.01.1942 г., не имея угля и воды для дальнейшей стоянки, были вынуждены сняться и пойти в Петропавловск. Так безрезультатно с большими убытками и возвращением груза в Петропавловск закончили рейс. Несмотря на огромное желание... команда не имела возможность выполнить задание.

2.02.1942 г.

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 520, л. 373.

**Из докладной записки в обком ВКП(б) о состоянии политико-массовой работы на судах АКОфлота
«Анатолий Серов» и «Чавыча»**

Команда парохода «Анатолий Серов» 41 чел., «Чавыча» — 42. На пароходе «Чавыча» имеется библиотечный фонд, в основном, художественной литературы. Инвентарных книг на имеющуюся литературу нет. Литература цензурой не проверяется. Сейчас помполиты дали задание библиотечным работникам сделать опись книг для проверки облитом. Культинвентарь, имеющийся на пароходах, не удовлетворяет потребности команд. На пароходе «Анатолий

Серов» имеется одна гитара, мандолина, балалайка, три партии шахмат, две партии шашек и один патефон с 17 пластинками. На пароходе «Чавыча» культинвентаря совсем нет, за исключением одной самодельной пары шашек, домино и одной пары шахмат.

Имеются факты антисоветских высказываний со стороны отдельных членов экипажа... На пароходе «Чавыча» во время выезда из Владивостока в Петропавловск кочегар Барщев заявил: «Если мыла не будет, то и пару не будет»...

...Теплых вещей для бойцов Красной Армии команда [«Анатолия Серова»] не сдавала, вместо вещей собрали деньги и купили подарки бойцам (носки, свитеры и др.) на сумму 1 731 руб.

24.02.1942 г. *Ляшенко*

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 507, л. 101—102.

Приказ начальника АКО № 72 от 16 марта 1942 г.

Для вывода из плавдока двух тральщиков, перестановки парохода «Щорс» от причала СРВ к доку и проводки «Ительмена» из порта к СРВ под выгрузку судоремонтных материалов из-за отсутствия ледокола вынуждены были для этой цели использовать пароход «Коккинаки», о чем последовало распоряжение начальника АКОФлота тов. Драбкина со сроком выхода судна в ледовые операции утром 25.01.1942 г.

Капитан «Коккинаки» тов. Коломеец, считая судно неподготовленным для выполнения задания, которое имело осадку носом 13 фут, кормой 16 фут, просил начальника АКОФлота отложить выход судна на сутки для пополнения кормовых балластов пресной водой, этим самым осадить корму до 18 фут и углубить гребной винт для предохранений его от повреждений во льду.

Начальник АКОФлота... желая ускорить выполнение ледовых операций, отклонил требование капитана и необоснованно применил к нему меры дисциплинарного воздействия, отстранив его от командования судном.

Несмотря на принятые судовым экипажем меры предосторожности, «Коккинаки», пробиваясь в сорокасантиметровом льду, все же не избежал аварийных последствий и погнул три лопасти гребного винта.

Хотя ледовая операция не исключала аварийных последствий для парохода, но таковые могли быть сведены до минимума соответствующей подготовкой судна, на которой настаивал капитан Коломеец.

Вследствие повреждения гребного винта, ледовая операция была выполнена лишь частично, а пароход был вынужден стать на правку лопастей, что вызвало простой его в ремонте 30 суток, убыток от чего принесен в размере 74 500 руб., и не выполнение графика грузоперевозок 900 000 тонно-миль...

При повторении подобных случаев возникновения конфликтов с капитанами пароходов, начальнику АКОФлота т. Драбкину докладывать лично мне для окончательного решения.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 124, л. 168.

**Докладная записка помполита парохода «Сима»
М. Б. Овечкина от 3 апреля 1942 г.**

...Так как «Сима» долгое время находилась в ремонте, то настоящие моряки на ней не задерживались. В период ремонта «Сима» представляла собой проходной двор. Одних только капитанов здесь сменилось четыре, старших механиков тоже четыре, а рядовые менялись почти каждый день. Это было судно, куда посылали людей, которых куда-либо в другие места нельзя было послать. Не удивительно, что таким образом на «Симе» оказалось до 80 % судимых, а некоторые даже имели по четыре судимости. Все это создавало на судне нездоровую атмосферу. Имели место пьянки, прогулы, невыполнение распоряжений высшего командования...

В этот период на судно назначили помполита. Частично нездоровые настроения команды были разбиты перед выходом в рейс, началом чего послужило производственное совещание с участием начальника АКОфлота и представителя обкома ВКП(б). Остальное было завершено в рейсе.

Между прочим, на судне оказались «американцы», так здесь прозвали людей, устроившихся на «Симу» затем, чтобы попасть в Америку. Моряками эти люди никогда не были и для этой работы оказались непригодными...

Что касается комсостава, то последний укомплектован сравнительно удачно за некоторым исключением.

Перед уходом с верфи «Сима» была сильно захламлена и грязна... В рейсе навели порядок и стали поговаривать о соцсоревновании, но пока мы раскачивались, «Чавыча» нас вызвала первой на лучшее выполнение годового трансфинплана... Внутри судна кочегарка и палуба соревнуются между собой... Отрицательной чертой нашей производственной работы является то, что мы о сих пор плаваем вообще без плана. На этот рейс план-наряда тоже не имели.

Еще перед выходом судна в рейс было распространено билетов денежно-вещевой лотереи на 8 840 руб., собрано теплых вещей для фронта на 3 000 руб. и деньгами на подарки бойцам 840 руб. Нет боевой винтовки, пулемета, не хватает уставов, наставлений. Проводилось несколько учебных стрельб. Военные занятия проводим ежедневно (в четные числа с комсоставом, в нечетные — с рядовыми членами экипажа).

Перед выходом в рейс нас не снабдили теплой одеждой. Лебедчики в мороз работали в летнем платье... А в то же самое время уполномоченного базы техснаба Малыгина, который весь рейс сидел в каюте, снабдили с ног до головы. Ему выдали, как спецодежду, валенки, полушубок, теплый ватный костюм...

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 507, л. 34—37.

У экипажа «Орочона» должны учиться все моряки АКОфлота

Любовь к своей Родине, ненависть к подлым немецко-фашистским разбойникам, четкость и организованность в труде, стремление всеми силами помочь героической Красной Армии разгромить фашистские банды в 1942 г. — вот

те силы, которые привели коллектив моряков парохода «Орочон» к победе во Всесоюзном соревновании работников рыбной промышленности СССР.

Выполнение плана за полугодие по грузоперевозкам на 124,9 % и по тонно-милям на 226,3 % дало коллективу право на первую премию.

Победу ковали своим упорным трудом люди — партийные и непартийные большевики. Капитан судна Григорий Акимович Барботько с 1929 г. работает в системе АКО и с 1931 г. бессменно плавает капитаном. Скромный, спокойный, отличный моряк, Григорий Акимович не знает слова «невозможно». Если нужно выполнить задание, он без шума организывает коллектив и всегда блестяще справляется с задачей. Этому показателем служит ряд премий и благодарностей, которые тов. Барботько заслужил своей работой.

В одном из последних рейсов, умело рассчитав свои резервы, капитан Барботько добился использования грузоподъемности судна на 120 %.

Моряки любят и уважают Григория Акимовича, недаром большинство экипажа плавает вместе с ним по четыре-пять лет непрерывно.

Помощник капитана по политической части тов. Слобожанин Степан Васильевич — молодой, энергичный коммунист, сумевший развернуть политико-воспитательную работу среди коллектива.

Старший механик судна тов. Коробов Карп Ильич — отличный специалист, имеющий за плечами тридцатилетний стаж работы во флоте. Тов. Коробов всегда находит выход из любого трудного положения, и механизмы у него никогда не отказывают. За отличную работу Карп Ильич в 1941 г. награжден значком «Отличник Наркомрыбпрома».

Второй механик тов. Кибличенко Павел Григорьевич, боцман Башкирцев Александр Осипович, матрос первого класса Недолужко Федор Федорович — вот лучшие люди коллектива, по которым равняется весь экипаж, и по которым должны равняться все моряки АКОФлота.

Все моряки АКОФлота должны сейчас с утроенной энергией бороться за досрочное выполнение и перевыполнение плана третьего квартала за честь быть передовыми во Всесоюзном социалистическом соревновании. Их обязанность — обеспечивать непрерывный поток рыбопродукции для героической Красной Армии.

Я. Драбкин, начальник АКОФлота

Камчатская правда, 22 июля 1942 г.

Приказ по НКРП СССР № 14/III от 24 июля 1942 г.

При осмотре мною возвратившегося из Америки после ремонта парохода «Ительмен» установлено, что ремонт парохода во всех его разделах (машина, котлы, электрочасть и радио, корпус и т. д.) произведен хорошо...

Ремонт судна закончен на 27 суток ранее установленного срока за счет самоотверженной работы по судоремонту стахановцев и ударников экипажа судна, а также за счет правильной организации и руководства ремонтом

со стороны командования судна. В результате досрочного ремонта судном было перевезено из Америки в СССР сверх плана свыше 4 000 т важных грузов, кроме того, судно получило возможность пойти сверхплановым рейсом на Камчатку для завоза туда промснаряжения.

Приказываю: 1. Премировать капитана «Итьельмена» тов. Соляник и помполита Деева двухмесячным окладом содержания. 2. Начальнику АКО тов. Емельянову отпустить в распоряжение капитана «Итьельмена» 8 000 руб. для премирования особо отличившихся членов экипажа судна в работах по саморемонту. 3. Капитану парохода «Итьельмен» тов. Соляник представить список особо отличившихся членов экипажа наркомун для награждения их знаками отличника и грамотами.

НКРП уверен, что и в дальнейшем экипаж парохода «Итьельмен» будет бороться за перевыполнение плана по всем показателям и за завоевание первого места среди транспортных судов Наркомрыбпрома СССР.

Зам. Народного комиссара РП Союза ССР *И. Шередека*
ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 126, л. 115.

Приказ по НКРП СССР № 18/П от 17 августа 1942 г. «О премировании экипажа “Эскимоса” за буксировку плота-сигары с о. Сахалина в Петропавловск-на-Камчатке»

Пароход «Эскимос» под командованием капитана тов. Колесникова, приняв полный груз угля, взял с о. Сахалин на буксир плот-сигару емкостью в 3 217 кубометров леса, которую благополучно доставил в пункт назначения на Камчатке. За проявленную смелость и инициативу объявляю благодарность всему личному составу «Эскимоса» и приказываю: 1. Премировать капитана «Эскимоса» тов. Колесникова двухмесячным окладом содержания. 2. Премировать политрука тов. Шейкина, старшего помощника капитана Боровского и старшего механика Кривошея месячным окладом содержания. 3. Начальнику АКО тов. Емельянову отпустить в распоряжение капитана «Эскимоса» 5 000 руб. для премирования особо отличившихся членов экипажа судна.

Народный комиссар рыбной промышленности уверен, что и в дальнейшем экипаж парохода «Эскимос», проявляя инициативу, смелость и новаторство, будет бороться за перевыполнение плана по всем показателям.

Зам. народного комиссара РП Союза ССР *И. Шередека*
ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 126, л. 129.

**Политдонесение по пароходу «Эскимос»
с 20 февраля по 17 августа 1942 г.**

За указанный период проделано четыре рейса:

№ 1 с 4.03 по 4.04.1942 г. Петропавловск — Владивосток. Перевезено груза 2 114 т и 465 пассажиров. План выполнен по грузоперевозкам на 103,6 % и по тонно-пассажиромиям на 100 %.

№ 2 с 28.04 по 18.06.1942 г. Владивосток — Петропавловск: грузы 2 944,5 т. Выполнение по грузоперевозкам 125 % и по тонно-пассажиромиям — 100 %.

№ 3 с 25.06 по 22.07.1942 г. Петропавловск — Сахалин: 1 160 т и 131 пассажир. Выполнен план по грузоперевозкам 106,7 %, по пассажиро-тонномиям — 100 %.

№ 4 с 22.07 по 10.08.1942 г. Сахалин — Петропавловск: 6 806 т, включая сигару в 3 216 куб. м леса (223,7 и 200 %).

Всего за четыре рейса перевезено 13 032 т, пройдено 22 812 миль. Выполнение годового плана составляет по грузоперевозкам 72 % и тонно-пассажиромиям 93 %. Годовой план установлен 18 400 т и 24 500 миль.

В январе 1942 г. «Эскимос» собрал в Корфе 1 200 т рыбопродукции и доставил ее в Петропавловск, а также передал 50 т разного груза и 400 т угля на пароход «Анатолий Серов» в бухте Южно-Глубокая.

Заключен договор между палубной и машинными командами, а также индивидуальные социалистические договоры. Экипаж единодушно принимает участие во всех работах по текущему ремонту, в погрузо-разгрузочных работах, не считаясь со временем. Об этом ярко говорит тот факт, что помимо своей основной работы, члены судозкипажа отработали сверхурочно с января по август 1942 г. 4 854 человеко-часов.

Лучшие люди парохода:

1. Тимошенко Василий Прокофьевич — второй помощник;
2. Изаак Яков Яковлевич — третий помощник;
3. Иванченко Петр Максимович — боцман;
4. Гришанович Николай Васильевич — плотник;
5. Бублик Егор Николаевич — матрос 1-го класса;
6. Иванов Василий Сергеевич — матрос 1-го класса;
7. Федоров Афанасий Максимович — матрос 1-го класса;
8. Дубовской Матвей Николаевич — матрос 2-го класса;
9. Беляев Борис Николаевич — матрос 2-го класса;
10. Павлюченко Алексей Григорьевич — матрос 2-го класса;
11. Попова Александра Павловна — уборщица;
12. Торгунакова Ефросинья Матвеевна — помощник повара;
13. Пинчук Петр Павлович — прачка;
14. Кривошея Петр Павлович — старший механик;
15. Полубабкин Борис Михайлович — второй механик;
16. Куликовский Эдуард Игнатьевич — третий механик;
17. Евстифеев Михаил Андреевич — машинист 1-го класса;
18. Гайдомакин Михаил Иванович — кочегар 1-го класса;
19. Залогин Дмитрий Михалович — кочегар 1-го класса;
20. Пичугин Иван Иванович — кочегар 1-го класса;
21. Дубовской Кузьма Николаевич — кочегар 1-го класса;
22. Молодцов Федор Федорович — кочегар 1-го класса;
23. Ляхов Михаил Иванович — кочегар 2-го класса.

Нарушения трудовой дисциплины: в феврале Бархатов, Гвоздев, Герасименко (кочегары) списаны с судна в связи с задержанием их милицией за хулиганство. В апреле Егоров (четвертый механик) совершил прогул, за что осужден по закону от 26.06.1940 г. В июле Цицохо (машинист 2-го класса), дважды судившийся ранее за прогулы, осужден 13.06.1942 г. за хищение судового провода к одному году лишения свободы. 23 июля с. г. машинист 1-го класса Соснин, машинист Семиуглов и кочегар 1-го класса Николаев явились на судно в нетрезвом виде и не были допущены на вахту, а в августе машинист 2-го класса Щетинкин за невыполнение распоряжения старшего помощника, а также за имеющиеся ранние недостойные поступки — передаются суду Военного Трибунала.

...Капитан Колесников Н. П. не являлся примером дисциплинированности и вежливости для судозкипажа, допускает неоднократные случаи пьянства и грубого, идущего вразрез с Уставом службы на судах Морфлота СССР, обращения к командному составу. А к людям антиобщественного поведения и не выполняющим его личных распоряжений не принимает соответствующих мер, а наоборот, допускает с ними совместную пьянку. Так, старшего помощника т. Боровского Виктора Васильевича, сорвавшего карты и приказы т. Сталина в кают-компании и отказавшегося их вывесить на место по моему распоряжению, причем заявившего при этом, что: «Я — хозяин кают-компании и не позволю вешать мне всякие тряпки». Вместо того, чтобы поддержать политика и заставить привести в порядок кают-компанию, он, наоборот, 23.07 с. г. пригласил его к себе в каюту, и оба напились пьяные...

...Помощь фронту на 1 августа всеми видами от членов судозкипажа составляет не менее 70 000 руб.

17 августа 1942 г. Политрук *Шейкин*

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 507, л. 23—24.

Политдонесение по пароходу «Щорс» помполита Михаила Ивановича Первушина, 5 августа — 15 ноября 1942 г.

Пароход «Щорс» вступил в эксплуатацию 5 августа 1942 г. после капитального ремонта, произведенного Петропавловской судовой верфью. Ремонт сделан не вполне удовлетворительно. Именно: по корпусу обнаружена значительная течь, главным образом, в районе танков для горючего, а также по всему корпусу. Брашпиль, 7 лебедок, динамо-машина, токарный станок, литье для донок, центробежная машина и т. д. — отремонтированы недоброкачественно, вследствие чего почти все проделанные работы по механизмам пришлось делать (переделывать, перебирать) с большим трудом штатной команде.

По плану управления флотом АКО нам предусмотрено перевезти груза 10 600 т с расчетом вступить в эксплуатацию 15.04. Нами перевезено груза 6 500 т при успешной работе и правильном использовании тоннажа парохода

независимо, что из ремонта вышли на 50 дней позднее, план вполне реален и есть все возможности выполнить его на 120 %...

Лучшие люди парохода: 1. Колесников П. С. — старший помощник. 2. Гасс В. К. — старший механик. 3. Штюц Э. С. — второй механик. 4. Петров В. — третий механик, 5. Малышев И. Н. — четвертый механик. 6. Андриенко Г. С. — радист. 7. Семеко Н. Г. — штурманский ученик. 8. Корovin М. Ф. — матрос 1-го класса. 9. Клименко Н. — плотник. 10. Масликов — матрос 1-го класса. 11. Вахрин П. Л. — матрос 1-го класса. 12. Яндыбаев Я. — машинист 1-го класса. 13. Селиверстов Н. — машинист 1-го класса. 14. Матюнин Д. — машинист 1-го класса. 15. Крайнов И. — старший кочегар. 16. Третьяков — повар. 17. Белых Д. — кочегар 1-го класса. 18. Кутузова Е. — буфетчица. 19. Терехова А. — пекарь.

15.11.1942 г.

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 507, л. 160.

Из акта приема-передачи дел по АКОфлоту, 12 ноября 1942 г.

Временно исполняющий дела начальника АКОфлота Жарков Н. Е... и вновь назначенный на должность начальника АКОфлота Каменецкий Александр Яковлевич в присутствии представителя АКО Слободенюк В. М. на основании приказа начальника АКО от 30.10.1942 г. за № 228л сего числа произвели сдачу-прием дел АКОфлота, причем констатируем следующее.

Состояние флота:

1. «Орочон» (Барботько) из капремонта вышел 6 июня 1941 г., ремонтировался в Портленде, США, состояние удовлетворительное, 22.09.1942 г. снялся в Америку в балласте.

2. «Ительмен» (Войтенко) из капремонта вышел в первых числах июня 1942 г., ремонтировался в Сиэтле, удовлетворительное состояние, находится в Петропавловске.

3. «Эскимос» (Колесников) из капремонта вышел 26.07.41, Сан-Франциско. Имеет повреждение (пробоина) 6-го танка, заделанная цементом, и повреждение форпика. Оба котла крайне изношены, по требованию Регистра должны быть сменены. Находится во Владивостоке.

4. «Чавыча» (Виннер) из капремонта вышел 21.01.1941 г. Необходим ремонт мусорной машинки, смена трубок холодильника, дек под котлами, восстановление пароперегревателя, настлать деревянную палубу на ботдеке над жилыми помещениями (ремонтировался на СРВ). Находится в пути во Владивосток с 4 270 т рыбопродукции.

5. «Сима» (Квашинский) из капремонта вышел 6.12.1941 г. Состояние удовлетворительное, необходимо восстановить пароперегреватель (ремонт на СРВ). С 20 по 22 октября стоял в доке. Смена винта и чистка корпуса. Находится в Анапке и грузит продукцию.

6. «Серов» (Дудник) из капремонта в Мурманске вышел 25.06.1940, док не проводился. Необходимо изготовление запасного гребного винта, смена

электропроводки, ремонт котлов, док со сменой листов. 12.11. прибыл во Владивосток из Пенжино с рыбопродукцией.

7. «Щорс» (Жуковский) из капремонта на ПСРВ вышел 8.08.1942, состояние удовлетворительное, течь ахтерпика, трубопроводы парят, реф-машина не работает, брашпиль требует ремонта. На пути в Петропавловск из Корфа в балласте.

8. «Чапаев» (Бурмакин) из капремонта на ПСРВ вышел 18.12.1939 г., крайне необходим доковый ремонт и ремонт механизмов и котлов. Находится в Анапке с грузом соли 2 350 т.

9. «Якут» (Киселев) из капитального ремонта в Сан-Франциско вышел 5.08.41., удовлетворительное. Котлы изношены и замена потребуется не позже 1943 г. Находится в снабрейсе в районе Командор.

10. «Коккинаки» (Коломеец), постройка 1939 г., удовлетворительное, необходим новый винт, так как запасного нет, а действующий поврежден. В Усть-Камчатске грузит консервы.

11. «Горький» (Миронов) средний ремонт механизмов во Владивостоке хозспособом, вышел 15.11.1941 г., необходим док. По главному двигателю нужны цилиндрические крышки (отлиты в США и находятся в обработке на СРВ), отсекальные клапаны, плунжеры ТНВД, 7 шт., всасывающих и выпускных клапанов, 14 шт. Отсутствие этих частей и невозможность их изготовления может вывести танкер из эксплуатации.

На «Щорсе», «Чапаеве», «Симе», «Чавыче» необходима смена якорных канатов.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 130, л. 268.

Список крупных транспортных и добывающих судов АКО, потерпевших аварии в 1942 г.

1. Танкер «Максим Горький». 18.01.1942 г. в Беринговом море в районе м. Сивучий повредил гребной винт в результате нарушения правил судовождения (дрейфующие льды). Курс был проложен из Олюторки ближе к берегу, вопреки указаниям лоции Берингового моря. Капитану Козлову объявлен строгий выговор. Ущерб от аварии: простой 6,4 суток, убыток 31 227 руб., производственный ущерб 571 440 тонно-миль.

2. «Чавыча». В последних числах января в районе широт 37—39°, проходя Цусимский пролив, повредил корпус в результате стихийного явления (виновных нет). Плавание через пролив проходило в осложненной обстановке при полном отсутствии метеоинформации. Низкое качество угля не обеспечивало нормального давления пара и оборотов машины, плохая управляемость для успешной борьбы со штормом и расхождением с центром циклона. Выбирая более выгодное положение судна к волне, приходилось сознательно изменять курсы в сторону движения циклона и следовать по его пути, подвергая судно разрушительному действию циклона. Ущерб от аварии: простой 11 суток, 1 415 руб. 31 коп., 2 666 400 тонно-миль.

30.04 в Охотском море в районе Пымты произошла поломка рулевого управления в результате нарушения правил судовождения. Маневрируя в крупно-битом льду, на вахте второго помощника Шеян И. на пароходе произошла поломка румпеля, ручного управления Девиса. Судовыми средствами приспособили временное управление рулем при помощи люкового бимса, заменившего румпель. Рейс продолжен. Простой 6 суток, убыток 41 115 руб. 40 коп., 1 088 415 тонно-милей. Шеян военным трибуналом осужден на год исправительно-трудовых лагерей.

3. «Сима». 2.11.1942 г. в Охотском море на рейде Озерной потерял якорь в результате нарушения правил судовождения. Капитан Миронов виновен в использовании недоброкачественной цепи на большой глубине в штормовую погоду при наличии дрейфующего льда. Освидетельствование цепи Регистром в 1939, 41, 42 гг. показало, что звенья смычек, начиная с шестой, неоднократно ломались по сварке. Капитан стал на якорной стоянке 40 м на левый якорь при ветре 8 баллов, порывами до 9 баллов, вытравив в воду 9,5 смычек (всего 10, начиная с шестой — дефектные). Простоя нет, убыток 18 808 руб. 97 коп.

23.03 в Охотском море на рейде Микояновска поврежден вспомогательный механизм рулевого привода в результате нарушения правил судовождения. Неправильное положение руля на задний ход во льду: руль был положен вправо полборта, перо на 2/3 было над водой. Простой 4,5 суток, убыток 54 049 руб. 38 коп., 4 200 тыс. тонно-милей. Капитан Миронов снят с должности капитана для назначения на низшую должность.

4. «Коккинаки», 1 200 л. с., 2 008 т. 25—31.01 в Авачинской губе на переходе из порта в б. Раковую к СРВ повредил гребной винт в результате стихийного явления. Пароход по своей конструкции, как лесовоз, не приспособлен для работы в тяжелых льдах, так как фор- и ахтерштевни пустотелые, гребной винт бронзовый. Пароход был послан для работы во льду с незагруженной кормой, подвергая гребной винт неизбежному риску. Капитан Коломеец не был проинструктирован по тактике ледового плавания. Ущерб от аварии: простой 30 суток, убыток 69 926 руб. 57 коп., производственный ущерб 2 181 691 тонно-миля.

5. «Дальневосточник», 675 л. с., 231 т. 27.02. в Петропавловском порту у угольного пирса навалился на деревянную баржу из-за того, что машина не отработала задний ход. При проверке технической комиссией АКО установлено, что главная машина имела дефекты, а старший механик Васильев не пытался установить и устранить их. Простой 10 суток, убыток 11 134 руб. 84 коп. В январе-феврале в Беринговом море в Корфском заливе поврежден корпус из-за стихии. Периодически попадал в сжатие льдами. Убыток 1 294 руб., простоя нет. 18.04. в б. Раковой произошел навал, переставляя ЭМ «Охотник» от пирса СРВ в сторону, ударил форштевнем в верхнюю площадку убранного по походному правого парадного трапа... убыток 2 500 руб.

10.04 в Ковше Петропавловского порта, заходя в порт для ошвартовки с левого борта парохода «Лозовский», стоявшего в группе других судов

ближайшим к Кошке, во время циркуляции не отработал задний ход и форштевнем ударил в правый борт полубака парохода «Менжинский», стоявшего средним в группе судов. Оба судна получили повреждения по корпусу в подводной части.

6. «Чапаев», 1 500 л. с., 3 500 т. 22—28 в Охотском море в районе между Микояновском и Большерецком поврежден корпус. Сильное сжатие вызвало ослабление заклепок форпика и образование течи. Поставили цементные ящики.

18.04 во время перешвартовке к пирсу под своей машиной нижняя втулка золотниковой коробкой разбилась на мелкие куски. По вскрытии нашли на ней следы старых трещин. Причина — изношенность металла. Простой четверо суток, убыток 6 326 руб. 33 коп., 346 150 тонно-миль.

7. «Ительмен». 10.03 в Тихом океане в районе Лос-Анжелеса произошло обезугливание. Следуя из Петропавловска на внешний ремонт, не доходя 60 миль до берегов США, пароход обезуглился. На помощь подошел пароход «Менжинский», который отбуксировал его в порт Лос-Анжелес. Из объяснения капитана Соляника видно, что обезугливание произошло из-за низкого качества угля, а также его недостачи в Петропавловске в количестве 50—60 т.

8. «Орочон». 5.01 в бухте Золотой Рог против причала № 15 потерял якорь, убыток 4 811 руб. 06 коп.

9. «Серов», 1 350 л. с., 2 450 т. В Охотском море на подходе к проливу Лаперуза изломан брашпиль. Пароход, следуя во Владивосток, в связи с наступившим туманом в 11 часов стал на якорь на глубине 64 м. Погода была тихая, зыби не было. В 13:25 туман рассеялся, стали поднимать якорь. Когда пятая смычка пришла на брашпиль, лопнули обе станины. Закрепив их стальным тросом, продолжили поднимать якорь при помощи грузовой лебедки и шкентеля. В 10:30 якорь был поднят до места. Убыток 10 000 руб. Капитану Кадету поставлено на вид: недопустимое отсутствие на баке помощника капитана, у брашпиля находился один боцман.

10. «Восток», 650 л. с., 229 т. 11.02.1942 г. в Беринговом море у мыса Шипунский потеряны оба якоря в результате стихии. Низкое качество угля не обеспечивало нормальное давление пара: вместо 14 атмосфер 8—10, а во время работы полным ходом опускалось до 5—6 атмосфер и даже до 3 атмосфер. Для поднятия пара траулер должен был стопорить машину. Штормовая погода, лишившая судно свободного управления, подвергала его изнурительной бортовой качке, часть экипажа была укачана. Ледовая обстановка вдоль берега Кроноцкого залива не давала судну выйти из льда из-за низкого давления пара. Убыток 4 422 руб.

11. «Топорок», 675 л. с., 202 т. 25.04 в Беринговом море на рейде Жупановского рыбокомбината, база № 1, потерял якорь в результате конструктивных недостатков. Снимались с левого якоря на глубине 11,5 м при положении якорь-цепи на панер лопнула проушина веретена якоря Холла — недоброкачественность металла проушины. Убыток 1 422 руб. Капитан Оводовский. 1.05 в Авачинской губе около Озерновской кошки выбросило на отмель в результате стихийного явления. Траулер стоял на правом якорю на глубине 10—

11 м на расстоянии 100—120 м от Кошки, кормой к берегу. С кормы был отдан швартов и натянут леер для перетяжки кунгасов вручную. Машина держалась в пятиминутной готовности. Погода была тихая, но в 23:11 подул ветер от Норд-Веста с Авачинской губы. В 23:15 машине дали средний передний ход. Отдали кормовые концы и начали выбирать якорь. В 23:24 налетел шквал силою до 9 баллов, якорь стал дрейфовать, машине дали полный ход, однако судно продолжало дрейфовать и было прижато носовой частью левого борта к 9-футовой отмели. Был отлив, траулер под своей машиной отойти не мог. С полуночи ветер стал стихать, и к 3 часам ослаб до двух баллов. Выгрузку рыбы продолжали. 2.05 в 16 часов вечера во время вечернего прилива самостоятельно отошел от отмели и проследовал на рыббазу Моховая. Повреждений и убытка нет.

12. «Гага», 650 л. с., 245 т. 12.05 в Авачинской губе повреждение малой грузовой стрелы (погнута шкентелем, заведенным на барабан лебедки во время ее прогревания машинным учеником Григорьевым).

Старший аварийный инспектор НКРП СССР по АКО *Апенкин*
ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 507, л. 122—124.

Производственная программа АКОФлота на 1943 г.

Показатель	«Серов»	«Орочон»	«Ительмен»	«Сима»	«Чавыча»	«Эскимос»
Кол-во рейсов	6	6	7	7	5	4
Миль в сутки	150	170	164	150	156	152
Бюджет времени, судосутки						
В эксплуатации	249	335	347	292	268	190
Ремонт	90	—	—	—	50	120
Ходовое время	105	113	104	70	87	77
На ходу с грузом	73	77	75	53	50	49
Погрузка	68	124	138	137	105	46
Метеопричины	37	50	65	52	45	34
Прочее	39	48	40	33	31	33
Показатель	«Якут»	«Чапаев»	«Шорс»	«Коккинак»	«Горыкий»	Всего:
Кол-во рейсов	5	5	8	10	9	72
Миль в сутки	150	162	160	160	164	158,5
Бюджет времени, судосутки						
В эксплуатации	244	245	340	323	339	3 200
Ремонт	100	115	—	15	20	510
Ходовое время	91	86	70	97	178	1 078
На ходу с грузом	55	61	57	69	101	720
Погрузка	71	84	161	129	42	1 105
Метеопричины	47	44	74	55	64	567
Прочее	35	31	35	27	83	450

Всего 11 судов. Грузоподъемность 33 230 т. Перевозка грузов: всего 180 000 т. «Орочон» 27 000, «Ительмен» 26 500, «Сима» 21 700, «Чавыча»

11 600, «Эскимос» 16 000, «Якут» 12 000, «Чапаев» 13 000, «Щорс» 16 500, «А. Серов» 11 500, «Коккинаки» 16 200, «Максим Горький» 8 000 т.

Ввиду задержки парохода «Чавыча» в ремонте и работы парохода «Эскимос» без постановки в ремонт количество грузоперевозок по пароходу «Чавыча» уменьшено до 11 600 т, а парохода «Эскимос» — увеличить до 16 000 т. Общее количество рейсов с грузом — 72.

Средний коэффициент использования грузоподъемности — 0,865.

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 597, л. 96.

Приказ по первому дивизиону военизированного флота Камчатского бассейна № 013 от 15 апреля 1943 г.

Не подлежит оглашению

В целях повседневного совершенствования в боевой подготовке личного состава и в целом боеспособности корабля «Коккинаки» приказываю:

1. По кораблю «Коккинаки» помощником командира по военной части назначаю старшего механика тов. Загорского Бориса Ильича, возложив на последнего совместно с командиром корабля полную ответственность за состояние боевой подготовки и боеспособности корабля.

2. Все проводимые на корабле занятия и учения фиксировать в журнале боевой подготовки с своевременным предоставлением месячной отчетности о ходе таковых...

Командир первого дивизиона *А. Каменецкий*

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 495, л. 14.

Приказ по НКРП СССР от 3 июня 1943 г. № 743/15

Руководители ГВРП, ГАРП и АКО не обеспечили должного порядка на судах, осуществляющих рейсы в США, и не установили подлинной воинской дисциплины среди личного состава судов.

Недостаточная бдительность и отсутствие тщательной проверки со стороны начальников главных бассейновых управлений привели к тому, что на ряд судов проникли антисоветские элементы, своими поступками и поведением позорящие флот рыбной промышленности.

Большинство судов запущены, грязны и содержатся неопрятно. Суда, приходящие с грузами, не имеют манифестов, нет списков команд, заверенных американским консулом, санитарных свидетельств, описей судовых запасов.

Зачастую суда не имеют оформленной документации, свидетельствующей о выходе из портов Советского Союза...

Приказываю:

1. Возложить на... начальника АКО персональную ответственность за подбор и направление в заграничные рейсы проверенного и дисциплинированного командного и рядового состава судов... Лично принимать доклады коман-

диров судов и представлять мне рейсовые отчеты с подробным освещением поведения личного состава, работы, проделанной судном, и дисциплины командного и рядового состава судов...

3. Запретить выход судов в заграничные рейсы без моего разрешения. В каждом отдельном случае выход будет разрешаться только после телеграфных донесений капитанов портов о готовности судов к выполнению заграничных рейсов.

4. Категорически запретить вторичное направление в заграничные рейсы командиров судов, не обеспечивающих безупречной дисциплины личного состава и не выполнивших всех правил плавания судов в заграничных водах.

5. Обратить внимание командированных в США работников НКРП СССР Зеленова и Соляника вести строгое наблюдение за поведением личного состава судов, прибывающих в США, и немедленно доносить мне о всех нарушениях дисциплины и порядка на судах...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 495, л. 30—31.

**Приказ по НКРП СССР за № 1170/15 от 26 августа 1943 г.
«О порядке несения судовых огней и опознавательных
знаков транспортами, плавающими в заграничных водах
под флагом СССР»**

1. Ввести следующий порядок несения судовых огней и опознавательных знаков транспортом, плавающим в бассейне Тихого океана:

а) бортовые и палубные (на трюмах) опознавательные знаки, а также кормовой (гафельный) Государственный флаг нести всем транспортам при плавании в пределах Японского, Охотского и Берингова морей круглосуточно.

Опознавательные знаки наносятся на обоих бортах судна в районе мостика, а также на носовом и кормовом трюмах или на среднем трюме в виде изображения на белом фоне Государственного флага СССР и под ним нанесенных черным цветом букв *USSR* общим размером не менее 2 м на 1,5 м.

В ночное время — нести топовый и бортовые отличительные огни нормальной яркости и на гротмачте, показывающие государственную принадлежность: вертикально расположенные огни: зеленый — красный — зеленый, видимые по всему горизонту.

При встрече с другими кораблями освещать кормовой флаг и опознавательные знаки прожекторами или люстрами, а также передавать прожектором по азбуке Морзе буквы...

На переходе от проливов Акутан и Унимак к портам западного побережья Америки и обратно в части несения опознавательных знаков и огней капитаны транспортов обязываются руководствоваться указаниями, получаемыми от представителей американской конвойной службы.

2. Запретить всем транспортам, плавающим в заграничных водах, передачу судовыми радиостанциями на переходах в море, за исключением случаев

аварий транспортов, нападения судов или самолетов противника и в случае, когда пароходу необходимо срочно установить связь с транспортом.

3. Иметь закрашенными на всех транспортах, плавающих в заграничных водах, названия, нанесенные на бортах, спасательных кругах, шлюпках и других местах...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 495, л. 41.

Докладная записка по пароходу «Анатолий Серов» с 28 августа по 10 ноября 1943 г.

...Экспедиция, не учтя уроки прошлого года, и особенно наши предупреждения, в рейс вышла неподготовленной. Мы настоятельно отказывались брать с собой негодные кунгасы... Все три кунгаса на о. Птичий были подняты на берег и проконопачены силами команды. При спуске на воду оказался пригодным только один кунгас, остальные оставили на берегу из-за ветхости... Вместо положенных девяти кунгасов было взято четыре, из них пригодным оказался один. Кунгасников пришлось укомплектовать из команды. На катере моторист и старшина, ранее оба судимые. В этом рейсе за систематическую пьянку и хулиганство, прогулы и отказ от работы были вынуждены отдать под суд и посадить на берег. На катере работала судовая команда.

Вторая причина: несмотря на ряд предупреждений, берег почти во всех пунктах пароход встретил весьма неорганизованно. В Тигиле плавсредства были угнаны в верховье реки, местное руководство из 1 100 чел. населения выделило всего 26, а само руководство в дни разгрузки парохода вздумало проводить бюро райкома. Выделенные 26 чел. совершенно не обеспечивали разгрузку, и пароход простаивал в хорошую погоду.

27.08.1943 г. в Петропавловском порту при выполнении работ по подъему тяжеловесов — плавсредств — на борту парохода произошла авария стрелы и гибель машиниста Южанина.

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 597, л. 81—82.

Приказ начальника АКО № 038 от 17 ноября 1943 г. «О нарушении дисциплины на судах военизированного флота»

Для наведения порядка и дисциплины на судах военизированного флота приказом по НКРП за № 112 введен дисциплинарный устав ВМФ, на основании которого моим приказом за № 332 от 27 июля 1943 г. изложены права и обязанности всего комсостава. Несмотря на данные указания, дисциплина на судах продолжает оставаться на низком уровне, о чем свидетельствуют факты безобразного поведения личного и командного состава, как на берегу, так и на судах. Бичом всего военизированного флота в настоящее время является продолжающееся пьянство. Особо выделяются безобразным поведением в заграничных «Серов», «Якут», «Эскимос», а также на «Горьком» перед

отходом из города Петропавловска во Владивосток 15 % личного состава было в нетрезвом состоянии, а из комсостава — второй помощник капитана т. Войчук. Кроме этого, на некоторых судах имеются факты сна на вахте и дебош на судне «Чапаев». Плохая организация охраны судов дает возможность приходить и уходить с судна без всякой проверки, вахтенные во время дежурства используются на работе.

Указанные факты говорят о том, что командный состав бездействует и не использует своих прав в отношении нарушителей дисциплины, а подчас сам нарушает правила поведения на судне, чем показывает нежелание укреплять дисциплину.

Приказываю:

1. Командирам дивизионов, капитанам судов неуклонно пьянство на судах военизированного флота считать как чрезвычайное происшествие, о чем немедленно доносить командиру дивизиона и мне.

2. Капитанам судов и первым помощникам после каждого рейса докладывать мне о всех происшедших случаях.

3. Командирам дивизионов всех виновных в нарушении дисциплины и порядка при нахождении в заграничных рейсах с судов снимать.

4. Начальнику отдела боевой подготовки с приходом «Якут», «Серов», «Горький» и «Эскимос» в Петропавловск произвести расследование...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 495, л. 45.

Из отчета по работе с кадрами за 1943 г.

...Увольнения руководящего состава нет, за исключением начальника отдела эксплуатации и осужденного военным трибуналом старшего помощника парохода «А. Серов». Исключены из списков в связи со смертью капитан Виннер и третий помощник Бородин. Имеются изменения в составе помполитов: освобождено и заменено шесть человек. С 1941 г. работают помполитами Поздняков, Овечкин, Худышкин, Шейкин и Швецов без изменений.

Случаи недисциплинированности имели место на «А. Серове», в настоящее время подтянулись. Имело место нарушение дисциплины на «Эскимосе» — пьянство капитана Колесникова, за что было наложено взыскание замнаркома Шередека — семь суток гауптвахты. Среди экипажа имеется четыре случая оставления работы, 11 прогулов и 10 опозданий, из них один случай судом оправдан.

Проводимая боевая подготовка дала улучшения дисциплины.

Орденосцев в АКОФлоте семь человек:

1. Капитан «А. Серова» Дудник А. И. — орден Ленина;
2. Капитан «Симы» Бессмертный Е. Д. — Трудового Красного Знамени;
3. Капитан «Орочона» Барботько Г. А. — Красной Звезды;
4. Капитан «Якута» Киселев П. Д. — Красной Звезды;
5. Капитан «Эскимоса» Колесников И. П. — Красной Звезды;

6. Стармех «Эскимоса» Кривошея П. П. — Красной Звезды;

7. Стармех «Орочона» Коробов К. И. — Красной Звезды.

Медаль «За трудовое отличие» имеют кочегар «Орочона» Вагайцев И. А. и боцман «Симы» Иванченко П. М. Имеют значок «Отличник рыбной промышленности» 7 человек.

Стахановцев по АКОфлоту 175 человек. Лучшие из них:

1. Башкирцев А. И., боцман «Орочона»;
2. Нагайцев И. А., кочегар «Орочона»;
3. Науменко П. А., кочегар «Коккинаки»;
4. Иванов В. С., матрос 1-го класса «Эскимоса»;
5. Грипанович П. В., боцман «Эскимоса»;
6. Иванов А. П., кочегар «Эскимоса»;
7. Власов С. Б., боцман «Горького»;
8. (Текст утрачен);
9. Мамонтов В. А., плотник «Якута»;
10. Картавый М. Л., кочегар «Якута»;
11. Галкин Л., пекарь «Якута»;
12. Шелепов Н. М., машинист «Чапаева»;
13. Суконнов И. Г., матрос «Чапаева»;
14. Клименко Н. П., плотник «Щорса»;
15. Селиверстов Н. И., четвертый механик «Щорса»;
16. Ильяхенко П. А., второй механик «Симы»;
17. Чудинов М. С., плотник «Симы»;
18. Леонов Л. Ф., кочегар «Симы»;
19. Мухин И. П., матрос «А. Серова»;
20. Молчанов Н. П., кочегар «А. Серова»;
21. Заблоцкий Г. Ф., матрос 1-го класса «Итьелмена»;
22. Нисковский Т. Е., кочегар 2-го класса «Итьелмена»;
23. Лабут В. П., второй механик «Итьелмена».

Специальных курсов и школ по подготовке кадров в АКОфлоте нет. Курсы по подготовке штурманов имеются только во Владивостоке при мортехникуме и рыбтехникуме. На пароходах введены штатные единицы штурманских и механических учеников, которые практикуются после окончания техникума. Имеется 13 подростков юнг, которые обучаются на машинистов и матросов. Проведена стажировка по отделу боевой подготовки на военных кораблях в количестве 10 человек, и производится обучение по боевой подготовке, которым охватывается и техминимум по всему личному составу судов.

Имеется постоянно пополняемый резерв всех основных судовых специалистов, из которого производится пополнение в необходимых случаях. Массовым резервом для выдвижения и продвижения является весь экипаж судов по мере роста его квалификации.

За 1943 г. выдвинут на руководящие работы старпом «Орочона» Глинский П. А. — капитаном на «Коккинаки», старпом «Итьелмена» Зеленский —

капитаном танкера «М. Горький». С работой справляется отлично. Второй помощник капитана «Чавыча» Кужель Л. И. переведен старшим помощником на этом же судне, второй помощник «Орочона» Мацевич переведен старпомом на этом же судне, третий помощник капитана Бурлуцкий А. Н. — вторым помощником капитана. Корольков Н. Е. выдвинут вторым механиком «А. Серова», третий механик «Щорса» переведен вторым механиком на том же судне. Все с работой справляются.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 35, л. 261.

Протокол № 1 общего собрания парохода «Чавыча», состоявшегося 26 января 1944 г. во Владивостоке

Присутствовали 32 человека.

Слушали: итоги работы парохода «Чавыча» за 1943 г. Выборы хозкомиссии.

Высказывались: ...тов. Поздняков... доложил собранию о том, что в связи с выполнением годового плана 1943 г. по всему АКОфлоту, Камчатский Обком партии совместно с управлением АКО в новогодней телеграмме поздравили суда АКОфлота, имеющие хорошие показатели работы в этом году, в том числе и наше судно. Далее объяснил обстановку войны и успехи побед наших войск, ознакомил собрание с обращением АКОфлота о дополнительной подписке на заем, проводимой в Петропавловске, в связи с успехами нашей Армии предложил коллективу последовать примеру и подписаться на заем не ниже, чем на 10 % месячного оклада.

Постановили: ...коллектив, в целях оказания помощи Красной Армии и скорейшего разгрома врага, постановил подписаться все, как один, на дополнительную подписку на заем не ниже 10 % месячного оклада, и заем сдать в фонд обороны. Утвердить единогласно состав хозяйственной комиссии: Цветков С. Ф., Русаков Я. Ф., Филиппов Н. И, Горбатский И. С., Скорик И. Ф.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 52, л. 4.

Программа теплотехнических испытаний судов АКОфлота

Теплотехнические испытания должны производиться одновременно парового котла и паровой машины. Продолжительность: с полной нагрузкой 24 часа, 75 % — 24 часа, 50 % и с перегрузкой на 10 % — по 8 часов.

Показатели, подлежащие определению при испытаниях. По котельной установке: 1. Определение паропроизводительности котла по действительному расходу. 2. Определение КПД всей котельной установки. 3. Определение тепловых потерь с изысканием способа их уменьшения. 4. Исследование работы топки в части механического пережога топлива, весовых и тепловых нагрузок, скорости горения топлива, состава газов и химических пережогов топлива, распределения температур. 5. Исследование работы пароперегревателя, если таковой имеется, в части температуры перегрева.

Вспомогательные механизмы: определение характеристик работы всех вспомогательных механизмов.

По паровой машине: 1. Проверка с помощью индикаторов правильности [регулировки] парораспределительных органов. 2. Определение индикаторной и эффективной мощности. 3. Определение механического КПД. 4. Определение энергии, расходуемой машиной. 5. Составление теплового баланса с установлением норм расхода топлива. 6. Скорость судна и его осадки.

Точки замера: замер топлива, отбор пробы, замер очаговых остатков; замер питательной воды, ее температуры, уровня в водомерном стекле; замер давления и температуры пара; замер температуры в топке, в дымоходах, показания тягомера; анализ газов; индицирование машины; давление пара перед машиной, число оборотов и вакуума.

Приборы: индикаторы 3 шт., тахометр, термометры 3, тягомеры 3, водомеры 3, прибор Орса 2 (газоанализатор. — С. Г.), термопары 2, гальванометры 2, весы 1, планиметры 2, паромер 1, секундомер 1.

Теплотехник АКОфлота *Березкин*. 5.06.1944 г.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 53, л. 99.

Из приказа начальника АКО № 482 от 14 ноября 1944 г.

...Во время стоянки парохода «Чавыча» 22 сентября 1944 г. на рейде Озерновского комбината при погрузке рыбоконсервов очередным подъемом сбило с верхней палубы в трюм матроса 1-го класса Попова Семена Лукьяновича, исполнявшего одновременно обязанности тальмана и виромайнальщика... Неправильно находился впереди подъема, что скрывало его от лебедчиков во время прохождения груза от борта к люку и, кроме того, в нарушение основных требований техники безопасности находился на пути прохождения подъемов от борта к люку.

Нарушив технику безопасности, Попов встал на кожух паропроводной трубы, проходящей у комингса люка, возвысился над палубой так, что при толчке подъемом сразу потерял равновесие и упал в трюм... Перелом основания черепа, и он скончался на месте...

ГАКО, ф. 106, оп. 1 д. 139, л. 64.

Дополнение к докладной записке о техническом состоянии транспортного флота

1. *Причины, приведшие к износу флота.* На эту тему только в этом году писалось докладных не менее четырех-пяти раз, по-видимому, для истории, так как никто на это не обращает внимания, и техническое состояние флота от этого не улучшается. Еще раз, причины эти следующие: а) возрастной состав судов (от 21 до 26 лет);

б) отсутствие должного ремонта судов на месте по причинам: 1) полного отсутствия материалов у нас и на заводе (ПСРВ. — С. Г.), 2) некондиционным

качеством применяемых в ремонте материалов (или заменителей), 3) спешка в работе, а порой и запрещение ремонта вышестоящими начальниками (приказ по НКРП № 7 от 21.01.1944 г., налагающий обязанности проводить ремонты судовыми силами и не учитывающий отсутствие на судах плотников, столяров, кузнецов, токарей и т. д. Этот приказ не учитывает также, что экипажи наших судов занимаются и погрузо-разгрузочными работами);

в) ежегодный срыв графика ремонтов судов (это уже наметилося и на 1945 г.);

г) полное пренебрежение Правилами технической эксплуатации высшим командованием вплоть до НКРП (например, в 1943 г. НКРП пытался танкер «Максим Горький» вместо ремонта направить на Приморскую линию, и потребовалось вмешательство аварийного инспектора, Регистра и Морбазы для отмены решения), а именно:

1. Проводка старых судов через льды и повреждение при этом корпусов у «Щорса», «Чапаева», «Коккинаки», «Итьелмена». 2. Совершенно бессмысленная загонка судов во льды восточного и западного берега Камчатки. 3. Отправка судов в рейс без брашпиля из-за длительного ремонта и необходимости срочной загрузки грузов («Анатолий Серов» в 1944 г.). 4. Загрязненность водных танков и невозможность их чистки по причине, якобы, невозможности вывода судна из эксплуатации для такой «чепухи». Отсюда загрязненность воды у котлов и преждевременный их износ. 5. Несвоевременность чистки котлов (вместо нормальной 1 500 часов работают до 4 000 часов). 6. Слишком медленное прохождение докладных, рапортов, телеграмм и т. д. Например, вопрос о бедственном положении «Шелонь» поднят перед наркоматом 17.11 с. г. и, несмотря на ряд новых запросов, ответа и решения нет до сих пор;

д) чрезвычайно много лиц контролирующих и мало исполнителей. Например: в техотделе АКОфлота три человека-оперативника (включая главного инженера) и контроль над ними: 1. Отдел флота АКО. 2. Капитан флота. 3. Техотдел АКО (по технике безопасности и автотранспорту). 4. Политотдел. С техотдела требуется много и ничего не дается — даже рабочего помещения...

4. *Укомплектованность кадрами.* Укомплектованность судов дипломированными механиками недостаточная. Наши кадры механиков, в основном, грамотные. Ряд молодых механиков выдвинут на должности старших механиков, с работой справляются. Штурманский состав (за исключением капитанов) в большинстве технически неграмотные люди, умеющие только прокладывать курсы. Крайне плохо отражается на работе судов частая переброска механиков и, особенно, штурманов.

5. *Техника безопасности.* ...Травматических случаев на судах со смертельным исходом за 1944 г. всего 1 (один) на пароходе «Чавыча».

Главный инженер *Цымбал,*

13.12.1944 г.

ГАКО, ф. 284, оп. 1, д. 55, л. 30.

**Из доклада капитана парохода «Щорс» П. Я. Жуковского
на партхозактиве рыбаков Камчатки по итогам
работы рыбной промышленности в 1944 г.**

...«Щорс» начал работу в 1944 г. Первый рейс пароход пошел зимой на западное побережье в тяжелых ледовых условиях. Мне было поручено обслуживать все комбинаты западного берега от Ичи до Озерной. Это задание было выполнено. Учитывая условия ледовой обстановки, тяжело было пароходу выполнить обязательства, но все же мы перевезли 5,5 тыс. т груза, спасли три кавасаки и катер. Вернувшись в Петропавловск, наше судно столкнулось с простоем. За выполнение этого рейса судно получило вторую премию и 27 000 руб...

Простояли месяц, когда вышли, при проходе Лаперуза получили пробоину... Пришли во Владивосток, получился простой. Авария, которую в море устранили [бы] за три часа, здесь, во Владивостоке, ремонт затянулся на два месяца, и три недели ждали разгрузки. Благодаря отсутствию технической базы не могли своевременно обеспечить ремонт в море, нам заварили [бы] пробоину за три часа, а во Владивостоке мы простояли два месяца.

Теперь же идем на западный берег, судно отдают в чартер Всекопромрыбсоюз. Здесь также встречаются встречные операции, в частности — судно стояло в Колпаково, потом пошло на Птичий, потом вернулись в Колпаково и опять на остров Птичий. Мы загрузились полностью рыбопродукцией и, несмотря на то, что коллектив прилагает обычно все старания, чтобы своевременно разгрузить свое судно, с приходом во Владивосток нас к причалу не ставят. Стоим, ждем топлива, крен доходит до 16—18°. Я обратился с просьбой о выгрузке, мне ответили: “А зачем вы столько грузились?” Для того, чтобы выровнять судно и придать ему остойчивость, пришлось при помощи команды поставить баржу и выгружать своими силами. Но самое курьезное произошло с железом, которое мы во Владивостоке грузили на судно и опять сгружали, все это отражается на качестве продукции.

Пароход «Охотск» привез во Владивосток 960 т железа. Я сначала думал, что эта жесь пришла из Америки, оказалось, что «Охотск» ее погрузил в Петропавловске, на «Охотске» она лежала в трюме в течение двух месяцев, эту жесь необходимо перегрузить силами команды. Мы перегрузили 900 т, потом получили распоряжение все погруженное железо опять выгружать во Владивостоке... Без этих фактов мой пароход мог бы вывезти 6—7 тыс. т рыбопродукции... Не смогли выполнить план.

...Если проследить за нашей работой, то мы шесть месяцев стояли и только шесть месяцев работали... Теперь насчет технического состояния судна. Состояние большинства наших судов АКОфлота не на высоте, но, несмотря на это, все-таки флот может работать и выполнять свои планы. Мы в этом году работали буквально на заглушках и хомутах...

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 83, л. 30—31.

Изменение судового состава АКОфлота в течение 1928—1945 гг.

Наименование и тип судов	Примечание
1928	
1. Теплоход «Охотск» (700 т), 2. Парусно-моторная шхуна «Чукотка» (550 т), 3. Пароход «Камчатка» (2 520 т)	Суммарная грузоподъемность судов к концу в 1928 г. 1 250 т. «Камчатка» переоборудована в транспорт зимой 1928—1929 гг.
1929	
1. «Охотск», 2. «Чукотка», 3. «Камчатка», 4. Пароход «Эскимос» (3 400 т), 5. Пароход «Якут» (3 100 т), 6. Пароход «Тунгус» (3 100 т), 7. Пароход «Ламут» (3 100 т), 8. Пароход «Юкагир» (3 100 т), 9. Катер «Кит» (50 т), 10. Катер «Скунс» (25 т), 11. Пароход «Ительмен» (5 000 т)	Суммарная регистровая вместимость флота 17 694 рег. т, грузовместимость — 19 645 т
1930	
1. «Чукотка», 2. «Камчатка», 3. «Эскимос», 4. «Якут», 5. «Тунгус», 6. «Ламут», 7. «Юкагир», 8. «Кит», 9. «Скунс», 10. «Ительмен», 11. Пароход «Орочон» (5 100 т), 12. Пароход «Гиляк» (3 100 т), 13. Пароход «Коряк» (3 100 т)	«Охотск» погиб от пожара. «Орочон» прибыл в Петропавловск в августе. «Гиляк» и «Коряк» пришли во Владивосток. Осенью «Гиляк», «Коряк», «Тунгус», «Юкагир», «Ламут» и «Камчатку» передали Краб-тресту во Владивостоке. Суммарная грузовместимость флота 29 770 т
1931	
1. «Чукотка», 2. «Эскимос» (3 400 т), 3. «Якут» (3 100 т), 4. «Ительмен» (5 000 т), 5. «Орочон» (5 100 т)	Парусно-моторная шхуна «Чукотка» погибла в августе 1931 г. Суммарная грузовместимость четырех транспортных пароходов 16 600 т
1932—1933	
1. «Эскимос», 2. «Якут», 3. «Ительмен», 4. «Орочон»	Суммарная грузовместимость флота 16 600 т, 191 пассажирское место
1934	
1. «Эскимос», 2. «Якут», 3. «Ительмен», 4. «Орочон», 5. «Колыма», 6—10. Паровые траулеры «Дальневосточник», «Блохер», «Восток», «Буревестник», «Палтус»	Суммарная грузовместимость транспортных судов составила 18 580 т, 240 классных пассажирских мест
1935	
1. «Эскимос», 2. «Якут», 3. «Ительмен», 4. «Орочон», 5. «Колыма», 6—10. «Дальневосточник», «Блохер», «Восток», «Буревестник», «Палтус», 11. Пароход «Кижуч» (3 500 т), 12. Пароход «Чавыча» (3 500 т), 13. Пароход «Сима» (3 500 т), 14. Буксир-спасатель «Кит»	«Кижуч» передан Североприморскому тресту, «Блохер» передан Дальморзверьпрому. Грузоподъемность флота 25 752 т, 271 пассажирское место
1936	
1. «Эскимос», 2. «Якут», 3. «Ительмен», 4. «Орочон», 5. «Колыма», 6. «Чавыча», 7. «Сима», 8. «Дальневосточник», 9. «Восток», 10. «Буревестник», 11. «Кит»	Чистая грузоподъемность транспортных судов 25 412 т

Наименование и тип судов	Примечание
1937	
1. «Эскимос», 2. «Якут», 3. «Ительмен», 4. «Орочон», 5. «Колыма», 6. «Чавыча», 7. «Сима», 8. «Дальневосточник», 9. «Восток», 10. «Буревестник», 11. «Кит», 12. Танкер-теплоход «Максим Горький» (1 100 т)	13 ноября пришел дизельный танкер «Максим Горький»
1938	
1. «Эскимос», 2. «Якут», 3. «Ительмен», 4. «Орочон», 5. «Колыма», 6. «Чавыча», 7. «Сима», 8. «Дальневосточник», 9. «Восток», 10. «Буревестник», 11. «Максим Горький», 12. Пароход «Щорс» (3 170 т), 13. Пароход «Чапаев» (2 638 т)	В ноябре пропал без вести буксир «Кит». В феврале «Дальневосточник», «Восток» и «Буревестник» вошли в состав БАОЛ. В мае пришли «Щорс» и «Чапаев». Полная грузоподъемность флота 32 550 т
1939	
1. «Эскимос», 2. «Якут», 3. «Ительмен», 4. «Орочон», 5. «Колыма», 6. «Чавыча», 7. «Сима», 8. «Максим Горький», 9. «Щорс», 10. «Чапаев», 11. «Петропавловск» (1 650 т), 12. Пароход-лесовоз «Коккинаки» (2 008 т), 13. Пароход «Герней» (1 700 т)	27 апреля пришел «Петропавловск». 23 августа прибыл «Коккинаки». Полная грузоподъемность флота 35 808 т
1940	
1. «Эскимос», 2. «Якут», 3. «Ительмен», 4. «Орочон», 5. «Чавыча», 6. «Сима», 7. «Максим Горький», 8. «Щорс», 9. «Чапаев», 10. «Герней», 11. «Коккинаки», 12. «Анатолий Серов» (2 100 т)	Переданы Северо-Приморскому госрыбтресту: в мае — «Петропавловск», в ноябре — «Колыма». В октябре получен «Анатолий Серов». Полная грузоподъемность флота 35 850 т
1941—1943	
1. «Эскимос», 2. «Якут», 3. «Ительмен», 4. «Орочон», 5. «Чавыча», 6. «Сима», 7. «Максим Горький», 8. «Щорс», 9. «Чапаев», 10. «Герней», 11. «Коккинаки», 12. «Анатолий Серов»	
1944	
1. «Эскимос», 2. «Якут», 3. «Ительмен», 4. «Орочон», 5. «Чавыча», 6. «Сима», 7. «Максим Горький», 8. «Щорс», 9. «Чапаев», 10. «Герней», 11. «Коккинаки», 12. «Анатолий Серов», 13. Пароход «Тереку» (3 896 т), 14. Пароход «Кура» (3 093 т), 15. Пароход «Шелонь» (2 230 т)	Приняты: «Тереку» — 9 марта, «Кура» — 16 марта, «Шелонь» — 9 июля. Последнее судно не эксплуатировалось. Полная грузоподъемность флота 41 449 т
1945	
1. «Эскимос», 2. «Якут», 3. «Ительмен», 4. «Орочон», 5. «Чавыча», 6. «Сима», 7. «Максим Горький», 8. «Щорс», 9. «Чапаев», 10. «Герней», 11. «Коккинаки», 12. «Анатолий Серов», 13. «Тереку», 14. «Кура», 15. «Шелонь», 16. Паровой буксир «Кашалот»	«Кашалот» пришел из Сан-Франциско в марте

Показатели работы АКОфлота за 1936—1943 гг.

Показатели	1936	1937	1938	1939
Кол-во судов	10	11	11	12
Грузоподъемность, т	25 850,0	23 595	32 450	32 377
Перевозка грузов, тыс. т	122,7	125,1	95,4	73,2
Перевозка пассажиров, тыс.	22,4	13,7	13,2	8,1
Итого условных тонн	141,5	138,8	108,6	81,3
Всего условных тонно-миль	146 745,4	139 090,1	124 954,2	84 985,0
Использование грузоподъем.	0,76	0,56	0,87	0,61
Пробег с грузом за рейс, миль	1 968	900	1 682	1 440
Скорость, миль в сутки	165	181	175	173
Кол-во рейсов с грузом	53	91	51	44
Кол-во рейсов без груза	—	—	—	—
Всего судосуток, в том числе:	3 650	4 015	3 788	4 074
ремонт, зимняя стоянка	970	145	1 079	1 483
экспл. время, в том числе:	2 410	1 870	2 182	2 437
ходовое время с грузом	615	452	496	380
метеопричины	557	305	437	329
погрузка и разгрузка	1 083	992	1 124	421
прочее экспл. время	156	122	126	1 308
Показатели	1940	1941	1942	1943
Кол-во судов	13	12	11	11
Грузоподъемность, т	35 385	35 235	33 230	33 230
Перевозка грузов, тыс. т	112,8	119,9	164,8	170,3
Перевозка пассажиров, тыс.	11,7	9,8	4,7	10,9
Итого условных тонн	124,5	129,7	165,9	181,2
Всего условных тонно-миль	140 994,2	180 533,3	278 877,1	311 208,0
Использование грузоподъем.	0,63	0,7	0,89	0,93
Пробег с грузом за рейс, миль	1 338	1 730	1 661	1 682
Скорость, миль в сутки	159	148	153	160,1
Кол-во рейсов с грузом	63	62	65	68
Кол-во рейсов без груза	7	9	17	16
Всего судосуток, в том числе:	4 507,3	4 380	3 849	3 983
ремонт, зимняя стоянка	1 412,1	1 216,8	405	510,0
экспл. время, в том числе:	2 800,5	3 045,6	3 444	3 473
ходовое время с грузом	530,1	727,1	644,4	773
метеопричины	459,0	399,0	753,7	605,9
погрузка и разгрузка	576,9	704,5	1 014,6	907,5
прочее экспл. время	1 182,3	1 148,9	848,8	1 176,6

Некоторые показатели работы АКО флота за 1928—1935 гг.

Год	1928	1929	1930	1931
Кол-во судов	3	9	11	4
Грузоподъемность, т	1 250	19 570	29 695	16 600
Грузоперевозки, т	1 600	13 000	26 000	28 135
Пассажиры, чел.	—	—	—	2 661
Выполнение плана, %	—	—	—	46,8
Год	1932	1933	1934	1935
Кол-во судов	4	4	10	14
Грузоподъемность, т	16 600	16 600	18 580	25 752
Грузоперевозки, т	42 925	38 184	59 288	99 186
Пассажиры, чел.	7 218	5 652	3 120	—
Выполнение плана, %	73,5	79,3	65,3	87,7

2. ХРОНОЛОГИЯ ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ ИЗ ИСТОРИИ АКОФЛОТА. 1928—1945

1927

4 июля создано Акционерное Камчатское общество (АКО). Его устав разрешал «содержать собственный морской тоннаж».

Октябрь. Главная контора АКО из Хабаровска перенесена во Владивосток.

31 октября в составе главной конторы АКО образован транспортно-складской отдел, ведавший фрахтованием флота.

1928

Январь. АКО приобрело в США (Сан-Франциско) два деревянных транспортных судна: теплоход «Апекс» и шхуну «Чарльз Бровер».

4 апреля в США (Сиэтл) началась приемка построенного в 1919 г. сухогрузного парохода «Чейз» вместимостью 2 674 рег. т, длиной 77,3, шириной 13,3, осадкой 8,5 м с паровой машиной тройного расширения мощностью 1 500 л. с. и скоростью хода 8 узлов. Судно, названное «Камчаткой», в японском порту Хакодате было переоборудовано в краболов. По окончании путины «Камчатка» превращена в транспорт. С учетом «Камчатки» общая грузоподъемность морского флота АКО составила 3 770 т.

11 апреля прибывшие во Владивосток «Апекс» и «Чарльз Бровер» получили названия «Охотск» и «Чукотка». Вместимость «Охотска» составляла 785 рег. т (дедвейт 1 354 т), мощность главного двигателя 280 кВт, экипаж 26 чел. «Чукотка» имела вместимость 569 рег. т (дедвейт 620 т), экипаж 27 чел.

Апрель. Разработано первое расписание движения судов АКО.

19 июня в первое плавание из Владивостока вышла «Чукотка», 15 июня из Петропавловска отправился «Охотск». Первая навигация судов АКО завершилась в конце октября во Владивостоке. Оба судна перевезли 1 600 т грузов, что составило 2,3 % от общего грузооборота Камчатки, равного 70 000 т.

15 октября в АКО учрежден Морской отдел, в ведение которого передавалось управление транспортными судами.

1929

31 января в Морском отделе введена должность заведующего судоремонтом.

Февраль. В США куплены пять грузовых пароходов: «Лейк Элва», «Лейк Элмвуд», «Лейк Эпсфорт», «Лейк Ферлей», «Лейк Элпуэбло», построенные в 1919—1920 гг. Суды получили названия «Тунгус», «Якут», «Ламут», «Юкагир» и «Эскимос». Они имели грузоподъемность 3 100 т, длину 77,3, ширину 13,3 и осадку 8,6 м, паровые машины тройного расширения мощностью 1 500 л. с.

25 марта разработано новое расписание рейсов «Охотска» и «Чукотки». Их выход из Владивостока назначался на 15 мая.

Июль. Купленные в США пароходы начали прибывать во Владивосток. Один из них — «Якут» — отправился в экспедицию к о. Врангеля.

К концу 1929 г. АКО располагало морским флотом общей грузоподъемностью 19 645 т.

1930

Март. Утверждено «Положение о Морском отделе».

Август. В Петропавловск пришли «Ительмен» (капитан Е. Д. Бессмертный) и «Орочон» (капитан Н. В. Ушаков), а во Владивосток — краболовы «Коряк» и «Гиляк».

18 сентября в Петропавловске от пожара погиб теплоход «Охотск».

Октябрь. Правление АКО, переименованное в Дирекцию, переехало из Владивостока в Петропавловск. Здесь было организовано Управление транспорта и связи.

Декабрь. Начались первые зимние плавания на Камчатку, ранее считавшиеся невозможными. В Петропавловск из Владивостока прибыли пароходы «Орочон», «Коряк» и «Якут». С Западной Камчатки пришел «Ительмен».

1931

1 августа шхуна «Чукотка» раздавлена льдами в Чукотском море на пути к о. Врангеля.

14 ноября при Владивостокской конторе АКО организован Сектор транспорта и связи.

Флот АКО включает четыре судна: пароходы «Эскимос», «Якут», «Орочон», «Ительмен» суммарной грузоподъемностью 16 600 т. За год они перевезли 28 135 т, выполнив план всего на 46,8 %.

1932

Состав флота не изменился. В течение 1932 г. суда АКО перевезли 42 925 т и 7 218 пассажиров, что составило 73,5 % установленного плана.

Порт в Петропавловске принадлежал Совторгфлоту. В нем действовало морское агентство флота АКО.

С 1929 по 1932 гг. роль собственных судов АКО в общем грузообороте общества выросла с 6,6 до 21,5 %. Его специализацией стала доставка путинных грузов (от 35 % всего их объема в 1928 г. до 100 % в 1930—1931 гг. и 80 % в 1932 г.).

1933

1 июня по распоряжению СНК СССР от 10 апреля 1933 г. порт в Петропавловске перешел в ведение АКО. Его объединили с Управлением транспорта и связи. Новая структура получила название «Управление транспорта, порта, и связи».

Флот АКО включал всего три судна: «Эскимос», «Ительмен», «Орочон». Пароход «Якут» был временно передан одной из дальневосточных организаций. За год флот перевез 38 184 т и 5 652 чел. (74,2 и 84,4 % от плана соответственно).

1934

29 января НКПС СССР утвердил «Временное положение о помощнике капитана по политической части на судах Дальневосточного края».

29 апреля приказом по НКПС СССР № 1210 при АКО учреждался политсектор. На судах вводился институт первых помощников капитана (помполитов).

Июнь. АКО получило пароход Совторгфлота «Колыма» с чистой грузоподъемностью 1 200 т, построенный в 1906 г., и пять паровых траулеров: «Дальневосточник», «Блюхер», «Буревестник», «Восток» и «Палтус», построенных в 1929—1930 гг.

В 1934 г. флот перевез 59 288 т и 3 120 чел., выполнив задание на 65,3 %.

1935

6 января СНК СССР принял постановление № 26-5-сс «О покупке пароходов для рыбной промышленности Дальневосточного края».

23 января суда АКО в зависимости от грузоместимости, численности экипажа и мощности главных механизмов были разделены на три группы. Третью группу составили траулеры «Блюхер», «Восток», «Буревестник», «Дальневосточник» и буксир «Кит». Пятая состояла из пароходов «Якут», «Колыма» и «Эскимос», шестая — включала «Ительмен», «Чавычу», «Орочон» и «Симу».

1 апреля траулер «Дальневосточник» выделен в распоряжение начальника АКО как административно-разъездное судно.

17 июля в Петропавловск пришел пароход «Кижуч» под командованием капитана И. П. Греченкова.

12 сентября прибыл пароход «Чавыча» под командованием первой в мире женщины-капитана А. И. Щегининой.

14 сентября пришел буксир-спасатель «Кит» под руководством капитана Е. Е. Потапова.

26 ноября пришел пароход «Сима» под командованием капитана Е. Д. Бесмертного.

17 декабря подписан приказ о передаче «Кижуча» Северо-Приморскому госрыбтресту.

В конце года флот АКО включал 12 судов с чистой грузоподъемностью 25 752 т и 271 пассажирским местом. На них работали 472 чел. Суда перевезли 99 186 т или 87,7 % годового задания.

1936

Январь. Траулер «Дальневосточник» передан в состав образованной в январе этого года Базы активного опытного лова (БАОЛ) — пионера добычи в открытом море на Камчатке.

23 марта установлена эмблема АКОфлота, наносившаяся на полосе дымовой трубы. В ромб размером 40 на 60 см шириной 2 см вписывались буквы «АКО» шириной 3 см.

1 июля Управление порта, транспорта и связи разделено на два самостоятельных управления: Петропавловского порта АКО и Морского транспортного флота АКО.

2 июля на камни возле о. Онекотан, принадлежавшего в тот период Японии, сел пароход «Сима». Спасательная операция длилась пять дней. Аварийное судно сняли с камней и привели в Петропавловск.

Июль. Открылись первые на Камчатке пассажирские пароходные линии Петропавловск — Ича и Петропавловск — Олюторка с заходом во все населенные пункты побережий. На них вышел траулер «Дальневосточник».

Август. Капитаны пароходов «Сима» и «Чавыча» Е. Д. Бессмертный и А. И. Щетинина награждены орденами Трудового Красного Знамени.

1 октября утверждено «Положение об управлении флотом АКО». Оно официально устанавливало уже давно сложившееся название морского транспортного флота общества — «АКОфлот».

7 ноября вступила в строй первая очередь Петропавловской судовой верфи, ставшей одной из основных ремонтных баз АКОфлота.

Суммарная грузоподъемность транспортных судов АКО составляла 25 412 т, они одновременно могли принять 204 каютных пассажира.

1937

10 сентября в Петропавловск морем доставлен первый плот с лесом («сигара») объемом 1 260 куб. м. 7 сентября его в Ключах взял на буксир «Кит».

1 октября приостановлена деятельность Владивостокского морского агентства. Все его дела передавались вновь организованному Морскому отделу местной конторы общества.

13 ноября в Петропавловск прибыл танкер «Максим Горький» длиной 59,6, шириной 10,9 и осадкой в грузу 5,2 м грузоподъемностью 1 200 т. Судно было оборудовано дизельной энергетической установкой мощностью 800 л. с., обеспечивавшей скорость полного хода 10,5 узлов. Приход танкера ознаменовал новый этап в развитии морского транспортного флота АКО — он начал пополняться новыми, специально построенными судами.

За год флот перевез 125 100 т и 13 700 пассажиров.

1938

Январь. В США приобретены пароходы «Щорс» и «Чапаев».

7 февраля траулеры «Буревестник», «Восток» и «Дальневосточник» вместе с командами переданы БАОЛ.

17 апреля «Чапаев» вышел из Владивостока в свой первый рейс на Камчатский полуостров.

17 мая из Владивостока в Петропавловск прибыл «Щорс» с 3 000 т грузов. Пополнив запасы топлива и воды, судно снялось на Восточную Камчатку.

4 июня на Камчатку пришло известие о присвоении премий НКПП СССР «За перевыполнение планов путины 1937 г.». Ее получили матрос «Симы» Харичков, механик Башков, помполит Евграфов, капитан «Якута» Кириллов, старший помощник Пронин, второй механик «Востока» Мамонтов, капитан «Орочона» Александров и старший механик Ковалев, боцман «Чавычи» Кислицын, механик «Эскимоса» Лабут.

Ноябрь. Погиб вместе с людьми буксир «Кит», отправленный из Петропавловска в Усть-Камчатск 31 октября. На нем находились 28 моряков и 10 пассажиров.

16 декабря при секторе кадров АКО организовывались восьмимесячные курсы для подготовки штурманов малого плавания и механиков третьего разряда, действовавшие «без отрыва от производства».

Выполнение плана 1937—1938 хозяйственного года составило: по грузам 62,1 %, по пассажирам — 90,4 % (95 300 т и 13 200 чел. соответственно). Сделано 50 рейсов. На судах трудились 580 чел.

1939

19 января создан Наркомат рыбной промышленности (НКРП) СССР.

2 апреля указом Президиума Верховного Совета СССР орденами Трудового Красного Знамени награждены капитан «Чавычи» Ф. И. Волчкович и начальник АКО С. П. Емельянов.

27 апреля в Петропавловск пришел пароход, несший на борту имя своего нового места приписки — «Петропавловск» (построен в 1920 г. в США, девайт 2 337, грузоподъемность — 1 650 т, работал на мазуте). Его эксплуатация началась 15 мая.

23 августа прибыл новый, только что специально построенный в Англии для АКО лесовоз «Коккинаки». На его корме впервые было выложено новое название порта приписки судов АКОфлота — «Петропавловск-Камчатский». Лесовоз имел чистую грузоподъемность 2 008 т и паровую машину мощностью 1 180 индикаторных лошадиных сил.

25 августа во Владивостоке началась приемка построенного в 1922 г. парохода «Терней», ранее принадлежавшего Сахалинскому государственному рыбопромышленному тресту, стоявшего в ремонте.

1 октября АКОфлот имел 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.

За 1938—1939 хозяйственный год перевезено 73 500 т и 8 100 чел. (54,8 и 77,1 % плана соответственно). Стоимость имущества АКОфлота составила 113,6 млн руб.

1940

1 января АКОфлот включал: сухогрузные пароходы «Ительмен», «Колыма», «Орочон», «Сима», «Чавыча», «Якут», «Эскимос», «Щорс», «Чапа-

ев», «Петропавловск», «Коккинаки», «Терней»; танкер-теплоход «Максим Горький». К перевозкам людей и грузов привлекались паровые траулеры «Гага», «Палтус», «Топорок», «Лебедь», «Буревестник», «Дальневосточник», «Восток».

29 января «за проявленную инициативу и большую энергию по проведению капитального ремонта собственными силами судов АКО» 12 сотрудников АКОфлота награждены знаком «Отличник рыбной промышленности».

3 февраля НКРП СССР распорядился передать «Петропавловск» и «Колыму» Северо-Приморскому госрыбтресту. Передача «Петропавловска» прошла во Владивостоке в мае, «Колымы» — в ноябре.

Февраль. Во Владивостоке открылось Морское агентство АКОфлота (ликвидировано 14 октября по приказу НКРП СССР).

Сентябрь. Ликвидирован институт помполитов на судах флота рыбной промышленности.

1 октября при секторе кадров управления АКО открылись курсы машинистов, кочегаров и матросов 1-го класса общей численностью 120 чел.

17 октября началась приемка грузопассажирского судна «Анатолий Серов» дедвейтом 5 700 т, скоростью хода 9 узлов, имевшего 26 каютных пассажирских мест, построенного в 1926 г. в Англии. Летом 1938 г. его приобрел НКРП СССР.

При плане 160 000 т грузов и 8 500 пассажиров флот АКО перевез 112 339,6 т и 11 846 чел. Выполнение плана составило 73,7 %. В 1939—1940 хозяйственном году общая грузоподъемность судов флота составляла 35 585 т. За год он выполнил 63 рейса с грузом и семь в балласте. В среднем одно плавание длилось 43,5 суток.

1941

Январь. АКОфлот включал пароходы «Чавыча», «Сима», «Анатолий Серов», «Эскимос», «Якут», «Чапаев», «Щорс», «Орочон», «Ительмен», «Терней», «Коккинаки» и танкер-теплоход «Максим Горький».

Предприятие обзавелось подсобным сельскохозяйственным производством, расположенным на 20-м километре Елизовского шоссе.

6 июня в Портленде (США) завершил ремонт пароход «Орочон».

22 июня началась Великая Отечественная война.

26 июля ремонт в США прошел «Эскимос», 6 августа — «Якут».

Сентябрь. Восстановлен упраздненный год назад институт судовых помполитов.

6 ноября постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) морской транспортный флот военизирован. В АКО создан Отдел боевой подготовки.

30 ноября НКРП СССР распорядился воссоздать политорганы в военизированных подразделениях флота рыбной промышленности. Вновь восстанавливался политотдел АКО.

За год перевезено 129 700 т и 9 800 пассажиров.

1942

24 января организован дивизион «особой транспортной службы» (АКО-флот), командир — начальник флота Я. М. Драбкин.

17 февраля начальник АКО подписал приказ «О прохождении военно-морской подготовки личным составом дивизионов флота АКО».

3 апреля начал действовать утвержденный командиром Петропавловской военно-морской базы календарный план военной подготовки дивизионов флота АКО.

29 мая на суда распространены действия Устава о дисциплине рабочих и служащих Морского флота Союза ССР, утвержденного постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1085 от 22 июня 1940 г., и Устава службы на судах Морского флота Союза ССР, утвержденного НКМФ СССР 5 августа 1941 г.

Сентябрь. Из Петропавловска в Портленд на ремонт вышел пароход «Орочон».

23 ноября танкер «Максим Горький» отправился в американский порт Сизтл.

24 ноября из Петропавловска в Портленд отправился пароход «Щорс».

За год перевезено 164 847 т и 4 697 чел. Задание по грузам оказалось недо-
выполнено на 5 953 т или на 3,5 %, по пассажирам — перевыполнено на 18,1 %.
Общий итог выполнения плана — 97,0 %. Хозяйственная деятельность пред-
приятия признана удовлетворительной.

1943

1 января все суда переведены на полный хозрасчет с самостоятельным балансом и бухгалтерией. В порядке опыта у самых крупных судов открыты отдельные счета в госбанке. В действие введено «Положение о хозрасчетном морском транспортном судне Управления флота АКО».

Январь. В Сан-Франциско прибыл пароход «Чапаев».

16 марта вышел приказ № 07 по Управлению военизированного флота (УВФ) Камчатского бассейна (так стала называться организационная структура, руководившая первым и вторым дивизионами, то есть АКОфлотом и Мор-
ловом) об улучшении боевой подготовки на судах. Приказами по дивизионам на каждом судне из числа командного состава назначался помощник командира корабля (то есть капитана судна) по военной части.

7 апреля в США отправился пароход «Якут».

17 июля утвержден следующий состав органов УВФ АКО Камчатского бассейна: руководство; организационно-строевой отдел; отдел боевой подго-
товки; эксплуатационно-технический отдел; отдел лова; радиослужба.

23 августа Указом Президиума Верховного Совета СССР «за образцовое выполнение заданий Правительства по снабжению Красной Армии и специ-
альных заданий командования Красной Армии» орденом Красной Звезды на-
граждены старший механик парохода «Эскимос» П. П. Кривошея и медалью
«За трудовое отличие» — боцман парохода «Сима» П. М. Иванченко.

26 августа издан приказ НКРП СССР «О порядке несения судовых огней и опознавательных знаков транспортами, плавающими в заграничных водах под флагом СССР». В соответствии с ним, суда должны были иметь бортовые и палубные опознавательные знаки, а также круглосуточно нести кормовой государственный флаг при плавании в Японском, Охотском и Беринговом морях.

За год флот перевез 181 196 т, справившись с заданием на 100,7 %. Средняя скорость пароходов составила 160,1 мили в сутки по сравнению с 158,5 прошлого, 1942 г. За 1943 г. суда прошли с грузом в общей сложности 125 531 миль, а средний пробег одной тонны груза составил 1 682 миль. В 1943 г. АКОфлот впервые за все время своей деятельности выполнил, а по отдельным показателям существенно перевыполнил план грузоперевозок. Работа флота впервые за все годы его существования признана хорошей.

1944

9 марта в состав АКО флота вошел пароход НКМФ «Терек» (3 896 т).

16 марта флот принял пароход НКМФ «Кура» (3 093 т). Его эксплуатация началась 15 июня.

26 мая АКОфлот принял от ДВГМП пароход «Шелонь» (длина 76,75, ширина 14,35, высота 7,38, осадка с грузом 6,42 м, построен в 1918 г., дедвейт 3 530, грузоподъемность 2 230 т, мощность машины 1 200 л. с.).

1 июня на основании постановления Государственного Комитета Оборона начальник АКО распорядился «в целях воспитания и подготовки кадров квалифицированных моряков-рыбаков для системы АКО путем практического обучения непосредственно на судах» ввести на судах АКОфлота и Морлова институт юнг. 1 декабря 1944 г. на 13 пароходах АКОфлота находились 73 подростка.

9 июля пароход «Шелонь» в первом же рейсе в составе АКОфлота налетел на рифы и был сильно поврежден. Восстановить его не удалось.

16 сентября лесовоз «Коккинаки» привел из Петропавловска в Микояновск сигару с лесом. Это стало первым случаем доставки леса морем с восточного берега Камчатки на западный.

В течение 1944 г. общее количество судов АКОфлота выросло до 14. Их общая полезная грузоподъемность насчитывала 41 449 т. План по грузоперевозкам 1944 г. АКОфлот выполнил на 110,8 % (фактически суда перевезли 181 092,8 т и 7 864 чел.).

Среднемесячная заработная плата моряков (по отчетным данным) составила 917,3 руб., колеблясь от 300 до 1 500 и более рублей в зависимости от должности. Что можно было купить на эти деньги в свободной продаже (основные продукты питания распределялись по карточкам)? По сведениям, сообщенным автору старожилом Петропавловска В. В. Боолем, на городском, то есть на «черном», рынке в 1944 г. сапоги стоили 1 000, литр спирта — 1 000, булка черного хлеба — 100—120, пачка американских сигарет «Кэмел» и «Честер-филд», привозимых на судах, ходивших в США, — 100 руб.

Осенью 1945 г. американские военные моряки с фрегатов, стоявших в Петропавловске, продавали одежду, обувь, сигареты и прочие вещи и продукты исключительно в обмен на купюры, имевшие красный цвет и портрет В. И. Ленина. Эти деньги пользовались у них большой популярностью как сувениры из СССР.

1945

Март. АКОфлот пополнился новым судном — буксиром «Кашалот» с деревянным корпусом и машиной мощностью 1 000 л. с. Судно спустили на воду в конце 1944 г. в США, в Портленде.

9 мая завершилась Великая Отечественная война. За ее годы 42 работника флота были награждены орденами и медалями, а по окончании более 350 чел. получили медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

9 августа на территории Камчатской области было введено военное положение в связи с объявлением СССР войны Японии.

17 августа из Петропавловска на Курильские острова вышел морской десант, в составе которого находились четыре судна АКОфлота: пароходы «Ительмен», «Чапаев», «Коккинаки» и танкер «Максим Горький». Они использовались для перевозки людей, вооружения, боеприпасов, снаряжения и горючего, будучи мобилизованы «как временный военный транспорт».

18 августа началась высадка десанта на Курильские острова. Четыре судна находились в распоряжении командования Камчатского оборонительного района в общей сложности 69 суток. За это время они перевезли 6 704 т военных грузов и 3 363 чел. Часть флота во избежание боевых потерь рассредоточили в закрытых бухтах и портах.

4 октября в связи с реорганизацией АКО в Камчатский госрыбтрест (КГРТ) АКОфлот переименован в Управление транспортного флота КГРТ (Камчатрыбфлот).

План 1945 г. оказался выполнен лишь на 76,9 % по грузам ввиду обстановки военного времени. Фактическая численность личного состава флота к концу 1945 г. насчитывала 838 чел.: управление — 41, плавсостав — 649, юнги — 78, подсобное сельское хозяйство — 35.

ЧАСТЬ 2

МОРСКОЙ РЫБОПРОМЫСЛОВЫЙ ФЛОТ АКЦИОНЕРНОГО КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА

2.1. НАЧАЛО ОТЕЧЕСТВЕННОГО АКТИВНОГО МОРСКОГО РЫБОЛОВСТВА

В конце XIX в. рыбу в открытом море ловили кошельковыми неводами, оттер-тралами и дрейфтерными сетями. Активное рыболовство при помощи пароходов началось в 1880-х гг. До этого рыбаки пользовались парусниками. В Германии первое рыболовное паровое судно построили в 1884 г. Рыбаки встретили его с недоверием, предсказывая пароходу неудачу, но результаты его работы оказались хорошими, и в 1889 г. подобных судов было 25, а в 1894 г. — уже 66 [1, с. 43].

Начало развития парового рыбопромыслового флота в России отнесится к 1899 г. В мае этого года экспедиция под руководством профессора-ихтиолога Н. М. Книповича приступила к исследованию рыбных богатств Баренцева и Белого морей на пароходе «Андрей Первозванный».

Это судно построили на германской верфи «Бремен Вулкан» «из корабельной стали Сименс-Мартена». Его длина составляла 46, ширина 7,9, осадка 3 м, вместимость 336 рег. т. Паровая машина индикаторной мощностью 420 л. с. сообщала судну ход 10 узлов. Две мачты несли «слабую парусность». Судно снабдили паровым отоплением, электрическим освещением, тремя шлюпками и паровым катером. На корме и баке стояли две паровых лебедки. Кормовая, предназначенная для спуска оттер-трала, тянула два стальных троса диаметром 18 мм и длиной 1 000 м. Экипаж, помимо членов экспедиции, включал капитана, восемь матросов, двух механиков, шесть машинистов и коцегаров [2, л. 367—368].

Опыт, накопленный русскими исследователями, в первую очередь использовали иностранцы, в частности, норвежцы. В начале 1902 г. в Санкт-Петербурге прошла международная рыбопромышленная выставка. На ней, среди прочего, были представлены результаты первого плавания в 1900 г. в Северном море траулера «Михаил Сарс». Это судно построили по заказу норвежского правительства специально для научно-промысловых работ по образцу «Андрея Первозванного».

Отечественный ежегодник «Вестник рыбопромышленности» донес до нас описание «Михаила Сарса», характерное для паровых траулеров

того времени. «Современный тип небольших рыболовных судов, приспособленных специально для работы с тралом... Был спущен на воду с верфи Фридрихстата... Длина 125, ширина 37, осадка 12 футов (фут равен 0,305 м. — С. Г.). Парусность слабая и предназначена лишь для уменьшения крена судна во время плохой погоды. Машина сильная и развивает скорость в 10 узлов... Лебедка тяжестью (то есть с тягой. — С. Г.) в 10 тонн. Перед трюмом каюты для машинистов, штурманов и команды... Лебедка рассчитана на 20 л. с.; медленная ее ось делает в минуту от 10 до 20 оборотов и несет на себе два больших барабана для выбирания линий и тросов; на эти барабаны можно накатать до 4 000 м проволочного стального каната в 1,5 дюйма толщины (дюйм равен 2,54 мм. — С. Г.)... От лебедки канат или трос протягивается к балке со шкивами через валики и канифасы, как обыкновенно заносятся концы на рыболовных судах. Эти балки употребляются как для буксирных сетей с рулевыми досками (оттер-тралами), так и для больших пелагических сетей... Стоимость “Михаила Сарса” — 80 000 руб.» [2, с. 354—356].

Одним из пионеров отечественного тралового лова стал капитан Н. Л. Копытов, зафрахтовавший в мае 1905 г. норвежское судно «Эрлинг» для самостоятельного ведения промысла. Копытов опубликовал первую статистическую сводку об объемах добычи, в том числе по видовому составу улова и районам возможного промысла.

Первый русский траулер «Опыт» в 1907 г. приобрел в Англии архангельский купец Беляевский. Рижские промышленники братья Малиниковы имели траулеры «Николай» и «Брейн» [3, с. 19]. В 1913 г. фирма предпринимателя Спаде промышляла в Баренцевом море на траулерах «Север», «Восток», «Запад» и «Юг».

В июле 1911 г. из Англии во Владивосток прибыл паровой траулер, купленный торговым домом «О. В. Линдгольм и К^о». Его называли «Находка». Судно ловило рыбу в заливе Петра Великого, отправляясь туда ежедневно на ночь, а утром с уловом подходило к причалам Владивостока [4, с. 29—30].

В это же время во Владивосток пришел еще один траулер — «Федя». Еще в 1908 г. «Федя» промышлял скумбрию на Черном море. Однако ввиду установления запрета на траловый промысел у берегов Крыма и Одессы владельцы были вынуждены перегнать его на Дальний Восток. Первая дальневосточная путина «Феди» прошла летом и осенью 1911 г. в заливе Петра Великого.

Работа «Находки» и «Феди» вызвала большое неудовольствие местных предпринимателей. В ноябре 1911 г. во Владивостоке состоялось

совещание рыбопромышленников Дальнего Востока. Помимо прочих вопросов, здесь рассматривались и перспективы тралового промысла. Своим опытом в этом новом деле поделился один из владельцев «Феди», отставной лейтенант флота К. Тыртов. С 15 июля по 15 октября 1911 г. траулер поймал 12 238 пудов трески, камбалы, бычков, акул и прочей рыбы. Попались также «несколько штук селедков и одна кета. Иными словами, мы ловим то, что до сих пор лежало мертвым грузом на дне морском» [5, л. 36].

Рыбопромышленники Л. Нацвалов и И. Ф. Соловей считали, что кустарям «предлагается борьба неравным оружием, ибо теперь тралеры желают промыслить под боком от места сбыта, именно вблизи Владивостока... Работа траллеров сильно уменьшила сбыт охотско-камчатских товаров, прежде всего в местные войска».

В своей докладной записке съезду И. Ф. Соловей весьма образно писал о «новом враге» отечественной кустарной рыбопромышленности, только-только начавшей развиваться при поддержке правительства. «Враг этот — те два траллера, которые начали свою работу в заливе Петра Великого, выбрасывая ежедневно сотни пудов свежей рыбы на рынок».

Опасность, исходившая от них, по словам рыбопромышленника, заключалась в том, что они «сильно понижают ценность продуктов, привозимых оттуда на рынки Владивостокского района». Снижение цен ударило по значительной части промышленников, еще не нашедших рынков сбыта в России, или не имевших достаточно оборотных средств. Укрепление отечественной рыбопромышленности на охотско-камчатском побережье, помимо экономического развития края, было необходимо еще и из политических и стратегических соображений. Это особенно стало ясно после недавно завершившейся войны с Японией, приведшей к доминированию последней в рыбной промышленности региона.

«Не может быть двух мнений, чье существование полезно: сотни ли предприятий на расстоянии четырех тысяч верст морского побережья, дающих заработок тысячам рук, или же несколько траллеров с десятками команд и двумя-тремя владельцами их». По мнению промышленников, траулеры не следовало использовать в заливе Петра Великого и Татарском проливе. Их место было на Севере, в том числе и на Камчатке [5, л. 37—38].

Схожее мнение высказал специалист по рыболовству Главного управления землеустройства и земледелия В. К. Солдатов. Он также считал,

что траловый лов недопустим там, где уже производится кустарный промысел, а заниматься им следует в открытом море [5, л. 14].

Рыбопромышленник Эриксон, возражая, полагал, что, конечно, улов траулеров будет конкурировать с кустарным береговым, в том числе и камчатским, но «не следует забывать, что конкуренция является тем стимулом, без которого невозможно развитие дела». Нельзя покровительствовать охотско-камчатской промышленности в ущерб местному населению, которое благодаря траулерам получило дешевую рыбу. К тому же этот вид лова «не имеет того хищнического характера, как наш речной промысел, когда рыба вылавливается при ее входе в реки для икрометания».

Голосование участников совещания по вопросу желательности развития тралового промысла в прибрежных водах Дальнего Востока дало следующий результат: «За желательность развития этого вида промысла подано 5 голосов... и против этого — 26 голосов...» [5, л. 15].

В последующие годы русские траулеры работали вдали от Владивостока, на охотско-камчатском побережье. По отчету смотрителя рыболовства Западно-Камчатского промыслового района В. В. Архангельского за 1915 г., «Федя» обслуживал рыболовные участки «Товарищества Тихоокеанских морских промыслов» С. Грушецкого в реках Большой и Озерной. «Находку», принадлежавшую О. В. Линдгольму, использовал арендатор реки Колпаковой промышленник Г. А. Менард [6, с. 73]. (В 1916 г. «Находка» вошла в состав Морского ведомства.)

В качестве орудия лова на «Феде» применялся оттер-трал. Вот как он был устроен. «Тралловая сеть, или тралл, представляет из себя трехугольную, сплюсненную сверху вниз мешкообразную сеть, длина которой обыкновенно несколько более чем вдвое превышает наибольшую ширину. К каждому крылу сети прикреплено по одной объемистой деревянной доске, которые соединяются с ведущими трал канатами посредством четырех лапок. Эти распорные доски, расположенные под углом в 45 градусов по отношению к линии канатов, при движении парохода приобретают стремление разойтись в противоположные стороны, вследствие чего происходит самораспирание сети».

Ловили оттер-тралом так. «Прийдя на выбранное место, пароход застопоривает машину, измеряет по лоту глубину, выбрасывает сеть за борт, дает малый ход и травит канаты. Длина канатов выпускается в 3—5 раз более, чем глубина на этом месте: практика установила, что при этой длине тралл ложится на дно. По исполнении всех описанных маневров пароход дает полный ход и начинает лов. Волочение траллов

продолжается от тридцати минут до двух часов, в зависимости от характера дна, количества рыбы...»

Владельцы траулера полагали, что подобным способом добывать можно только донные породы рыб, так как «тралл идет все время по дну». Мнение некоторых рыбопромышленников, что тралом можно ловить и в толще воды, не опуская его на дно, в 1911 г. они посчитали «недоразумением» [5, л. 35]. Впрочем, вскоре оно было развеяно.

В 1913 г. мировой траловый флот состоял из 2 308 судов, основное количество которых (1 172 шт.) было представлено траулерами небольших размеров — длиной 30—35 м. Более крупных судов (длиной свыше 40 м) насчитывалось всего 182. После окончания Первой мировой войны (1914—1918 гг.) началось активное развитие крупных траулеров: из 539 судов, построенных в 1920—1929 гг., длину свыше 40 м имели 320, то есть почти 60 %.

Отечественный траловый промысел в крупных масштабах начался в 1920 г. Его вел флот, состоявший из бывших военных тральщиков. В их число входили «Навага» (капитан Ф. М. Михов) и «Камбала» (капитан С. Д. Копытов), базировавшиеся в Архангельске. Основным районом деятельности они имели воды Баренцева моря. Если в 1920 г. здесь поймали 17 000, то в 1925 г. — 266 000, а в 1935 г. — 985 000 ц. Во второй половине 1930-х гг. уловы на Севере превысили 2 млн ц.

В первые годы существования северный промысловый флот пополнялся за счет выбракованных военных судов, относившихся по размеру к средним. Самое крупное из них имело длину 43 м. В конце 1920-х гг. начали поступать новые, специально построенные суда длиной до 50 м и более. Вначале это были траулеры заграничной постройки, а перед Великой Отечественной войной — отечественные ленинградские, а затем и мурманские. Передовые траулеры зарубежной постройки «Киров» и «Двина» добывали по 60 000 ц в год, отечественной постройки «Москва» — 50 000 ц [7, с. 70—72]. В области промыслового вооружения суда перешли от английского оттер-трала к отечественному тралу конструкции Севгосрыбтреста [8, с. 205].

В 1924 г. вопросы тралового лова и возможность его применения на Дальнем Востоке обсуждались в статье Т. М. Борисова [9, с. 61—67]. Тогда же в Управление Дальрыбы обратился предприниматель Кеворков с предложением об образовании смешанного акционерного общества для организации тралового промысла в районе залива Петра Великого. Добытую рыбу он предполагал вывозить на рефрижераторных

пароходах за границу [10, с. 147]. Это предложение было передано в Дальревком и Главрыбу, но развития не получило.

Траловый лов на Дальнем Востоке был возрожден в годы первой пятилетки (1928—1932 гг.). Для интенсивного развития промысла в открытом море потребовался новый флот. Его создавали с учетом опыта эксплуатации на Северном бассейне немецких траулеров. Первым советским дальневосточным траулером стал построенный в Германии в 1929 г. «Дальневосточник», вошедший в состав владивостокского Дальгосрыбтреста. Его суда добывали камбалу в заливе Петра Великого.

Второй дальневосточной организацией, имевшей траловый флот в начале 1930-х гг., было АКО. О необходимости обзаведения им общество заговорило в самом начале своей деятельности. Уже в 1928 г. на приобретение первого аковского траулера Совет Труда и Обороны, орган Совнаркома СССР, выделил 320 тыс. руб.

4 сентября 1928 г. Правление АКО информировало наркома торговли СССР, председателя Совета АКО А. И. Микояна и ВСНХ СССР телеграммой следующего содержания: «По утвержденному ЭКОСО РСФСР пятилетнему плану на будущий год имеем приобрести производственные плавучие средства: четыре китобойца, один траулер, один пароход крабоконсервного завода, две шхуны для лова палтуса. Чтобы не упустить время, необходимо сейчас искать и закупать пароходы. Прошу предварительную санкцию Совета Общества, также указание НКТорга Крайторгу о выдаче лицензий. Запоздалое получение поставит [перед] невозможностью выполнить программу».

18 декабря 1928 г. ВСНХ РСФСР в лице заместителя председателя А. Брыкова ответил, что меры по обеспечению АКО необходимым финансированием приняты, решено выдать и необходимые лицензии. Так, лицензия на траулер должна быть переслана в берлинское торговое представительство не позднее 25 декабря 1928 г. на имя председателя правления Севгосрыбтреста Мурашева, которому Президиум ВСНХ РСФСР поручил сделать заказ на траулеры для Дальнего Востока вместе с заказом их для своего треста [10а, л. 66—67].

28 сентября 1928 г. правление АКО, размещавшееся тогда во Владивостоке, слушало проект плана рыбной промышленности на 1929 г. Вот что сообщил собравшимся сотрудник рыбного отдела К. И. Воронов: «...другое дело — траловый промысел: это является делом совершенно новым, и здесь мы будем выделять те же самые препятствия и затруднения административно-технического характера: не хватит административно-технического персонала, оборудование надо выписать из-за

границы, и, кроме того, [есть] препятствие методологического характера. Этот промысел особенно развит в Мурманских водах, и в настоящее время там имеется свыше 20 судов с выработкой траловой продукции свыше 1 000 000 пудов. Эта организация имеет хороший аппарат, материальный опыт, но этот опыт мы не можем переместить в наши условия, потому что условия на Дальнем Востоке отличные от Беломорского, Мурманского района. Условия разнообразны и по объемам промыслов, и экономически, главным образом. Прежде всего, объектом вывоза является треска — 70 %...» АКО намечало сделать главным объектом промысла селедку, для добычи которой требовались другие орудия лова [11, л. 174].

К практической реализации проекта намеревались приступить в следующем сезоне: «К будущему году мы имеем в виду приобрести только один тралл (траллер, то есть траулер. — С. Г.). Так как возможно, что с получением его мы опоздаем, вводится только полгода работы и сравнительно скромная добыча продукции. Всего намечается для тралла... 161 000 (руб. — С. Г.) по реализационным ценам, предполагая, что тралл будет работать только полгода — вторую часть года, и исключительно в приморских водах...» [11, л. 178].

15 апреля 1929 г. правление АКО изучало заключение капитана Л. И. Бурхарда, считавшегося большим специалистом тралового и китобойного промыслов, «по чертежам строящегося в Веземюнде траулера для АКО». Оно решило поручить члену правления В. Л. Бурыгину «изыскать реальный способ устранения конструктивных недостатков строящегося траллера, отмеченных в заключении капитана Бурхарда». Коммерческому отделу АКО при технической консультации Л. И. Бурхарда надлежало заказать «в надлежащий срок» для судна необходимое снабжение [11, л. 40].

В дальнейшем АКО предполагало довести число тралящих судов до двадцати. В протоколе заседания правления общества от 28 апреля 1929 г. говорится: «Общая установка по рыбной промышленности в предстоящем пятилетии делается на расширение сырьевой базы за счет увеличения эксплуатации рыбных богатств открытого моря путем расширения крабового промысла и введения в эксплуатацию тралла и китобойного промыслов...»

Ввиду значительного развития тралового промысла (в 1933 г. по плану предполагено иметь 20 тральщиков), количество продукции соленой трески с 23 000 ц в 1929 г. увеличивается до 260 000 ц в 1933 г. Также значительно возрастает и количество сельди — с 26 640 ц до 165 000...

Необходимо отметить приобретение 20 траллов, девять пароходов-кранобазов, четырех пароходов-рефрижераторов, китобойной плавучей базы и т. п.» [11, л. 49—49 об.].

Первым траулером АКО стал «Баклан», строительство которого завершилось в том же 1929 г. в Германии на заводе фирмы «Зеебек» в Веземюнде. 28 апреля 1930 г. его приписали к Владивостокскому порту под № 355. Судно с полной вместимостью 545,24 рег. т. и грузоподъемностью 416,4 т имело длину 49,3, ширину 8,54 и осадку 3,86 м. Его паровая машина развивала мощность 678 индикаторных лошадиных сил.

Комплектование экипажа для «Баклана» началось осенью 1929 г. 13 ноября с заявлением о выдаче столовых, денежного довольствия и оплате номеров гостиницы во Владивостокскую контору АКО обратились тралмейстер Морозов, помощник тралмейстера Машков, за-сольщики Ганичев и Начинков и матрос-рыбак Богданов. Они прибыли из Архангельска с условием, что их заработок на новом месте будет не меньше, чем в Севгосрыбтресте [11, л. 85].

Летом 1930 г. «Баклан» находился на промысле (капитан С. И. Кострубов, тралмастер П. В. Морозов). 23 июня 1930 г. правление АКО постановило: «Рыбопромышленному отделу связаться по радио с тралыщиком “Баклан”, выяснить его точное местонахождение, получить подробные сведения и установить, что им сделано и что делается по части лова рыбы, и означенные сведения сообщать через плановый отдел в обычных ежедневных сводках. В дальнейшем в пятидневных сводках указывать местонахождение и текущую работу “Баклана”» [12, л. 3].

Вначале работой судов руководила структура рыбопромышленного отдела, называвшаяся «Сектор траулеров». После переезда главной конторы общества в Петропавловск этим стал заниматься тралсектор Владивостокской конторы. Оперативное управление промыслом осложнялось плохой связью и отдаленностью районов промысла от базы.

План капитального строительства АКО на 1930 г. по разделу «Плавучие заводы и плавсредства» предусматривал приобретение двух траулеров за границей стоимостью 800 тыс. инвалютных рублей и двух в СССР за 1 400 тыс. руб. На сооружение базы тралового флота намеревались истратить еще 147,2 тыс. руб. Фактический расход оказался на 1 800 тыс. руб. меньше, так как за границей суда приобретались с трехгодичным кредитом, а за заказанные на отечественных заводах в 1930 г. требовалось уплатить только 400 000 руб. [13, л. 106—107].

В течение 1930 г. были приобретены еще два судна, и общее число траулеров АКО достигло трех [14, л. 134 об.].

Подготовка к путине 1931 г. шла неудовлетворительно, усугубляясь тем, что деятельность Рыбного управления АКО в связи с переездом из Владивостока в Петропавловск оказалась фактически дезорганизована. Тем не менее, дирекция общества (так в 1930 г. стало называться реформированное правление) в своих планах продолжало говорить о необходимости вступления в эксплуатацию 20 траулеров к началу сезона 1931 г. [13, л. 124 об.].

Об этом же свидетельствует и «Краткий цифровой доклад АКО за 1930 г. и перспективы на 1931 г.», сделанный директором-распорядителем общества Б. И. Гольдбергом краевому комитету ВКП(б). В нем сообщалось: «Обеспечить вступление в эксплуатацию в 1931 г. к летнему сезону... 20 тральщиков... Для этого необходимо: просить соответствующие организации... о своевременной передаче Союзрыбой АКО 17-ти тральщиков» [15, л. 9].

Поступление судов продолжалось, но не в таких масштабах: в 1931 г. в АКО их было семь [14, л. 134 об.]. План 1931 г. предусматривал, что с января по май в море будут работать три, с июня по август — четыре, а в сентябре на промысел выйдут уже десять судов. Этой флотилии устанавливался годовой план вылова в объеме 120 000 ц (94 600 камбалы, 17 900 трески, 500 палтуса и 7 000 разных пород). Выход готовой продукции должен был составить 88 925 ц.

Фактически с января по апрель 1931 г. работали три судна («Баклан», «Буревестник» и «Чайка»). 10 апреля они встали на ремонт, из которого вышли: «Буревестник» — 10 июня (из Владивостока), а «Чайка» — 20 июня (из Хакодате). «Баклан» стоял во Владивостоке: ему требовался док, который был занят. Поэтому стоянка траулера затянулась.

До начала апреля суда выполнили 10,3 % годового плана, поймав 12 395 ц сырка и выпустив 11 870 ц готовой продукции. В январе и феврале траулеры выходили на лов раз в месяц: залив Петра Великого был покрыт льдом, двигаться в котором без помощи ледокола было очень сложно. Самостоятельное продвижение траулеров приводило к авариям («Чайка» сломала лопасти винта, «Баклан» повредил руль и получил пробоину в носовой части). К тому же суда не были в достатке снабжены водой и углем.

Главными сложностями, сопровождавшими работу тралового флота АКО, являлись недостаточная изученность районов лова и биологии некоторых видов рыб, недостаточно указанные глубины на картах, отсутствие данных по температурному режиму придонных слоев воды в различное время года, перебои со снабжением владивостокской тра-

лово-такелажной мастерской и недостаток опытных тралмейстеров [16, л. 86—87 об.].

Планы 1929 и 1930 гг., ставших годами организации новой отрасли рыбной промышленности, выполнены не были ввиду опоздания выхода траулеров на лов. Суда поздно пришли из-за границы [14, л. 135 об.]. Работа тралового флота АКО в 1931 г. также оказалась неудовлетворительной: производственную программу он выполнил всего на 11 % [17, л. 4 об.]. Тем не менее, траулеры Дальгосрыбтреста и АКО, которых вместе насчитывалось уже пятнадцать, добыли в этом году в общей сложности 57 400 ц рыбы [17а, с. 42].

В 1932 г. директор-распорядитель АКО Б. И. Гольдберг в докладной записке на имя И. В. Сталина предлагал, закрепив комплексность хозяйства общества и управление им исключительно из НКПП СССР, изъять из его ведения «траловое дело» [18, л. 50—51]. В этом же году все траулеры АКО передали Тралтресту. «Траловый флот АКО настолько развит, что дал возможность создать новый трест — “Тралтрест”, и дельфины промыслы АКО также выделились и легли в основу создания нового треста “Дальморзверьпром”...» [14, л. 134]. Таким образом, в ходе своего развития АКО содействовало созданию новых крупных предприятий, способствовавших экономическому, социальному и культурному подъему советского Дальнего Востока.

Спустя короткое время Тралтрест был закрыт «за неперспективность». К этому времени он насчитывал 20 траулеров. Частью их перегнали в Мурманск. «К сожалению, рыбохозяйственные организации Дальнего Востока не уделили должного внимания организации глубоководного лова в своих водах, в результате чего часть судов была переброшена для работы в Баренцевом море» [7, с. 72].

Первый траулер АКО «Баклан» в 1934 г. после ликвидации Тралтреста вошел в состав ТОФ в качестве вспомогательного судна (его документы сегодня можно увидеть в экспозиции городского Военно-исторического музея). Другие траулеры превратились в транспорты. Несколько судов в 1934 г. были переданы АКО, где они образовали так называемую «каботажную группу», предназначенную для грузопассажирского обслуживания камчатского побережья. В их число вошли «Восток», «Буревестник», «Палтус», «Дальневосточник» и «Блюхер» [19, л. 5]. Организация каботажной группы при недостатке тоннажа транспортных судов позволила АКО оперативно доставлять малые партии грузов из Петропавловска в рыбокомбинаты и перераспределять запасы тары и материалов между отдельными предприятиями.

19 января 1935 г. НКПП СССР «в целях усиления добычи моржа в северной части Берингова моря и Ледовитом океане» распорядился не позднее 1 февраля передать траулер «Блюхер» из АКО в Дальморзверьтрест. Весной судно намеревались использовать на бое нерпы в Охотском море в районе Шантарских островов, а во второй половине года — в северной части Берингова моря [20, л. 26].

Так траулеры оказались оторваны от своего основного назначения. Ненормальность этого понимали многие моряки. Помощник капитана «Дальневосточника» по политической части А. А. Беляков 10 октября 1935 г. докладывал политсектору общества о том, что он считает «неправильным существующее отношение к траулеру... Траулер, как судно специального назначения для лова рыбы, разрушается и использованием его не по назначению, и переделкой по прихоти администрации АКО... Невольно становимся пособниками разрушения траулера» [21, л. 37].

Схожее мнение высказывал в конце 1935 г. и помполит «Блюхера» А. В. Литвинцев, поступивший на судно 18 октября 1935 г.: «...тральщик использовался как транспортное судно. За четыре рейса Владивосток — Петропавловск, Олюторка — Петропавловск план выполнен на 125 %. Однако, считаю такое использование тральщика абсолютно неправильным и нерентабельным, если еще учесть, что отдельные сорта рыбы ловятся вручную... Траловых приспособлений на судне нет...» [22, л. 20].

Подобные рассуждения моряков вполне соответствовали стратегической линии правительства. 22 декабря 1935 г. нарком пищевой промышленности СССР А. И. Микоян, выступавший на пленуме ЦК ВКП(б), заявил: «Рыболовство в открытом море раньше, в дореволюционной России, совершенно не было поставлено. Тихий океан, Баренцево море, моря на Севере и Востоке были целиком в руках иностранных промышленников. За годы революции нами создан траловый флот. 91 траулер теперь работает в морях, преимущественно в Баренцевом... Это новая техника, созданная нами заново. Она перевооружила рыбную промышленность. Этой техникой мы овладеваем, но еще не овладели до конца. Нельзя сегодня сказать, что все тральщики и краболовы дают столько рыбы и крабов, сколько они могли бы дать» [8, с. 208].

Рыбная промышленность НКПП СССР в конце 1935 г. располагала промысловым и обрабатывающим флотом, включавшим 3 180 паровых и моторных судов [23, л. 40], в том числе названный выше 91 траулер, 87 дрейфтеров и сейнеров, девять краболовов, китобойную флотилию и плавзаводы. Имелось еще и 12 000 несамоходных судов небольшого тоннажа.

Организация предприятия, которое должно было заняться активным морским промыслом у берегов Камчатки, назрела. К этому побуждала и активность японских рыбопромышленников, действовавших в камчатских водах. По сведениям дипломатического агентства НКВД СССР в Петропавловске, в 1935 г. ловом в открытом море у берегов Камчатки занимались до 10 японских плавзаводов, 15—20 больших шхун, 8—10 тральщиков и около 450—500 мелких плаведилиц. Примерно такое же их количество (около 520) наблюдалось и в прошлом 1934 г.

В районах лова во время всего сезона находились японские эсминцы. Они, выполняя свои «охранные функции», являлись ориентирами для мелких судов, становясь на границе действовавшей тогда трехмильной полосы внутренних вод. При отсутствии советских сторожевых или гражданских судов японцы входили в трехмильную зону и занимались браконьерством. При появлении сторожевика «Воровский» или другого парохода эсминцы сигнализировали об этом хищникам, а последние быстро отходили на линию кораблей, зная, что они стоят на разрешенной границе [24, л. 26].

Помимо прямого назначения, создание советского морского промыслового флота на полуострове рассматривалось как средство давления на японцев с целью регламентации хищнически ведшегося ими лова лосося. Удачным примером такого давления являлась восьмилетняя деятельность отечественной краболовной флотилии, начавшей работу в 1928 г.

Еще одним орудием лова, успешно применявшимся на судах активного лова, был кошельковый невод. Его изобрел американский рыболов из Мэна еще в 1837 г. [25, с. 346]. Этот невод в России в конце XIX — начале XX вв. был почти совершенно неизвестен. Одно время им не вполне неудачно в районе Мурманска пыталось ловить мойву товарищество «Рыбак».

С техникой кошелькового лова отечественных рыбаков в 1893 г. познакомил журнал «Вестник рыбопромышленности». Она излагалась в статье И. Кузнецова: «Рыболовная шхуна крейсирует с несколькими дори (шлюпками). — С. Г.) на борту и с неводником на буксире до тех пор, пока рыбаки по некоторым известным им признакам... не заметят, что добыча близка. Тогда в неводник набирают невод и садится 8—12 рыбаков, из которых 4—6 чел. могли бы грести; от искусства последних зависит ближайшим образом обеспечить улов. На корме помещается рулевой (шкипер), остальные занимаются неводом. Забота о шхуне лежит единственно на оставшемся на ней поваре.

Неводник сопровождают одна или две дори, из коих на каждой помещаются по одному или по два человека. Подойдя близко к замеченному рыбному косяку, одна из дори принимает урезы от одного крыла невода, и, между тем как она остается на одном месте (иногда эту лодку заменяют бум), неводник с большою быстротою отплывает от нее, причем двое из его экипажа высыпают мало-помалу невод. Налегая на весла правой стороны, неводник описывает круг метров в 130 диаметром справа налево и вновь подплывает к помянутой дори, стараясь окружить рыбу в течение 2—4 минут. Самый успех лова находится в зависимости от быстроты и ловкости этого маневра, во время которого гребцы гребут так, как будто от этого зависит их жизнь... В это время нижняя подборка невода опускается на глубину до 50 м под поверхностью моря, на которой остается поддерживаемая поплавками верхняя подборка невода.

Как только лодки подошли друг к другу, дори передает урезы на неводник и тотчас уже начинается стягивание невода, которое должно быть произведено быстро, в 10—15 минут. Только немногие рыбы, решающие перепрыгнуть через верхнюю подборку, ускользают от него, большинство же попавшейся старается уйти вниз. В то время как одни из рыбаков поднимают свешивающиеся вниз края крыльев невода, другие надевают вздержку на блоки, имеющие боковой прорез, и, стягивая вздержку, поднимают всю сеть как можно выше. Теперь улов обеспечен.

Рабочие на неводнике стараются уменьшить размеры плавающего в море невода, имеющего вид чашки, выбирая верхнюю подборку и стянутый низ невода на борт их лодки. Эта работа производится также очень быстро, и поднятие и вытягивание невода совершается в семь минут и очень часто в десять минут. Шхуна, которую уведомляют о лове дори, подходит к неводу на всех парусах и бросает с кормы и носа на неводник концы (веревки), которые прикрепляются к петлям собранной верхней подборки. Поднимаемая концы, шхуна принимает невод, ставя неводник вдоль своего бока.

Между тем как в последней лодке удерживают собранную, стянутую нижнюю подборку невода грузилами и оба конца его крыльев, на борт шхуны выбирают часть невода, растягивая ее вдоль по борту таким образом, что находящийся в воде невод образует большой мешок с рыбой, висящий между обоими судами. Отсюда рыбу выбирают большим, вместимостью в полтора бочонка, деревянным черпаком или сетным сачком до тех пор, пока невод не облегчится настолько, что его можно вытащить весь из воды на шхуну» [25, с. 347—350].

В 1930—1931 гг. дальневосточный рыбопромысловый флот начал пополняться первыми траулерами-дрифтерами, построенными в Англии, предназначенными для лова сельди, а также строившимися во Владивостоке сейнерами типа СА. В 1936 г. из Японии стали поступать большие деревянные сейнеры типа РС-127 «калифорнийского типа», ловившие кошельковым неводом и дрифтерными сетями.

2.2. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЕРВЫЕ ГОДЫ РАБОТЫ КАМЧАТСКОЙ БАЗЫ АКТИВНОГО ОПЫТНОГО ЛОВА

Проекты организации на полуострове рыболовецкого предприятия принципиально нового типа появились в 1934 г. С целью изучения накопленного отечественного опыта в Мурманск отправились специалисты, в числе которых находился инженер В. П. Нахабов, в то время заместитель директора Карагинского рыбокомбината.

Вот что он вспоминал об этом спустя почти сорок лет: «В 1934 г. вместе с группой товарищей я был послан в Мурманск, где мы изучили организацию тралового промысла, кошелькового, ярусного и других видов лова. Познакомившись с тем, как было поставлено дело в этой северной рыбацкой столице, где все связано с морем, подчинено интересам рыбного промысла, мы мечтали о том времени, когда и у нас, на Камчатке, возможно будет все это осуществить...» [26а].

Уже в 1935 г. АКО предполагало выставить в открытое море три сейнера и траулер. Титульный список по капитальному строительству на 1935 г., составленный Рыбным управлением АКО, датированный 3 августа 1934 г., предусматривал выделение на содержание и пополнение флота общества 6 162 тыс. руб. В эту сумму входили затраты на приобретение трех сейнеров «для активного лова кошельковыми неводами в наиболее мощных районах» [26, л. 80—83].

Ловить в море предполагали и с кавасаки — небольших деревянных судов с моторами мощностью 20—30 л. с. Потребность в рабочей силе, которую АКО намерело использовать на активном лове, оценивалась в 1 227 чел. В это число входили: 700 чел. экипажей тресколовных кавасаки (100 шт.) из расчета шкипера, моториста и пяти ловцов на каждом суденышке; 266 ловцов крабов на 38 кавасаки; 160 чел. для опытного лова лосося. Намеревались опробовать и близнецовый кошельковый лов. Для этого предполагалось иметь четыре пары кавасаки со штатом 56 чел.

Для первых трех сейнеров, основным объектом промысла которых должна была стать сельдь, требовались 45 чел. Штат этих судов

включал 15 чел.: капитана и механика, их помощников, девять ловцов и повара [26, л. 98—99].

1 декабря 1935 г. в Петропавловск пришло распоряжение Главрыбы: «Нарком (народный комиссар пищевой промышленности А. И. Микоян. — С. Г.) в своем выступлении на слете стахановцев взял обязательство дать в 1935 г. 13 000 000 центнеров рыбы. Устанавливаю план на декабрь 7 000 ц гослову... Необходимо широко развернуть лов в Авачинской губе, также использовать в декабре на лову тралышки, перенеся их ремонт на январь».

Начальник АКО И. А. Адамович распорядился временно исполняющему должность начальника Петропавловского порта АКО Н. П. Веселкину «под персональную ответственность» подготовить траулер «Блюхер» к лову. Не позднее 7 декабря 1935 г. его следовало передать в распоряжение инструктора добычи Рыбного управления АКО Гавриленко, «с какового момента все распоряжения Рыбного управления для капитана тралышки обязательны». Порту следовало обеспечить «Блюхер» углем [27, л. 205].

Но траулер на промысел в 1935 г. не вышел. Причиной этого стало отсутствие пригодных к работе орудий лова. Они пришли в Петропавловск из Владивостока на пароходе «Ильич» в декабре 1935 г. «Трал — хлам, доски разбиты, не хватает бобинцев, нет ниток для ремонта». К тому же в день прибытия «Ильича» «Блюхер» вновь поставили на грузоперевозки [28, № 292]. А в феврале 1936 г. траулер вообще передали из АКО Дальморзверьтресту. Здесь он вошел в состав китобойной флотилии «Алеут» и использовался в качестве буксира, доставлявшего туши убитых животных к китоматке. Так что добыть активным ловом предполагавшиеся 7 000 ц в декабре 1935 г. не удалось.

19 января 1936 г. И. А. Адамович подписал приказ № 31, послуживший отправной точкой в создании на полуострове специализированного рыболовецкого предприятия: «Организовать в системе Карагинского рыбокомбината на внутреннем хозрасчете *Базу активного опытного лова (БАОЛ)*, включив в состав последней: тралышек — 1, дрейфтеров — 2, сейнеров — 2. Временно исполняющим дела начальника Базы активного опытного лова с правами заместителя директора Карагинского комбината назначить Макштаса П. М...» [29, с. 10].

Новое предприятие временно организовывалось при Карагинском рыбокомбинате. В этих местах, как полагали, находилось наибольшее количество сельди, которая должна была стать основным промысловым объектом. Но уже весной 1936 г. все имущество БАОЛ (в основном,

сети и материалы для их изготовления) было сосредоточено в окрестностях Петропавловска на базе Авачинского рыбокомбината Моховая. Здесь в то время располагалась рыбалка с одним зданием засольного цеха. Под управление БАОЛ, ввиду отсутствия более подходящего, решили использовать помещение гаража [29, с. 11].

5 февраля 1936 г. для БАОЛ были установлены штаты моряков: на дрейфтере — 11, на сейнере — 15, на траулере — 35 чел. [30, л. 137]. За исключением экипажа переданного Дальморзверьтресту траулера «Блюхер», численность персонала предприятия определялась в 56 чел. с общим фондом зарплаты 343 140 руб. С прибытием судов (сейнеров, дрейфтеров и разведчиков) штат следовало пополнить капитаном флота, начальником добычи и инструктором лова.

19 февраля 1936 г. работникам базы назначили следующие основные должностные оклады на берегу и при нахождении в море (табл. 2.1), руб.

Таблица 2.1

Должность	Траулер		Сейнер		Дрейфтер	
	оклад	в море	оклад	в море	оклад	в море
Капитан	600	900	550	825	500	700
Старший помощник	450	675	400	600	375	562
Второй помощник	365	548	—	—	—	—
Старший механик	575	862	500	750	475	712
Второй механик	435	652	—	—	—	—
Моторист	—	—	400	600	375	562
Машинист	230	345	—	—	—	—
Кочегар	210	315	—	—	—	—
Радист	384	576	384	567	—	—
Неводчик	—	—	500	750	—	—
Тралмастер	450	675	—	—	—	—
Боцман	260	390	300	450	—	—
Матрос	220	330	250	375	220	330

Инструктору кошелькового и дрейферного лова полагались 840 руб.

Все работники, кроме установленных выплат, должны были получать по 100 руб. столовых в месяц. За время работы на лове морякам гарантировалась оплата 35—40 % их расчетных ставок плюс оплата за каждый центнер рыбы с таким расчетом, чтобы при выполнении плана на 100 % каждый «получил полностью свою расчетную ставку, а при перевыполнении по принципу прямой неограниченной сдельщины получал выше соответствующего процента перевыполнения» [30, л. 124—124 об.].

Впрочем, уже через месяц, 21 марта 1936 г. должностные оклады моряков сейнеров и дрейфтеров были изменены (табл. 2.2).

Таблица 2.2

Должность	Сейнер	Дрифтер
Капитан	526,5	541,2
Помощник капитана	441,0	441,0
Механик	514,5	485,0
Радист	441,0	—
Неводчик	441,0	—
Боцман-дрифмейстер	—	400,0
Моторист	441,0	357,21
Боцман	367,5	—
Матрос	316,05	273,42
Повар	294,0	275,0
Ученик	200,0	—

Система оплаты труда также претерпела изменения. Теперь, кроме твердых окладов, устанавливались выплаты премиальных за каждый выловленный центнер сырца. Так, первый сорт сельди оценивался в 14,11, второй — в 8,22 руб., первый сорт нерки — 16,25, второй — 12,34 руб. Премии выплачивались путем «паевого распределения команде судна, указанным в ее тарифной сетке». Сумма «столовых» оставалась прежней — 100 руб. в месяц [30, л. 84].

Первым матросом БАОЛ, а значит, и первым матросом промыслового флота Камчатки, в январе 1936 г. стал Иосиф Никандрович Рохлецов, до этого трудившийся грузчиком в Петропавловском порту АКО [29, с. 11].

21 марта 1936 г. приказом по управлению АКО № 139 были утверждены основные показатели БАОЛ на предстоящую первую путину. Добыча сырца — 12 000 ц, в том числе 5 000 нерки и 7 000 сельди. Лов предполагалось начать во втором квартале и добыть 2 500 ц. Пик уловов должен был прийти на третий квартал, когда следовало «упромыслить» 5 500 ц, остальные 4 000 ц «ложились» на конец года. Началом лова определялось 10 июня, окончанием — 15 ноября 1936 г.

Добытый сырец следовало сдавать на обработку тем рыбокомбинатам, «в пределах которых производится лов сейнерами и дрифтерами базы»: Усть-Камчатскому, Озерному (на восточном побережье), Авачинскому и Олюторскому (табл. 2.3).

Качество сдаваемого на дальнейшую переработку сырца устанавливалось в пропорции 90 % первого сорта и 10 % второго. Расчетная цена сдаваемого сырца первого сорта: красная — 73,56, сельдь — 68,74 руб. Рыбу пониженного по вине БАОЛ качества комбинаты должны были принимать со скидкой.

Таблица 2.3

Район лова	Срок лова	Сейнер		Дрифтер		Всего
		№ 1	№ 2	№ 1	№ 2	
Красная						
Усть-Камчатск	10.06—1.07	750	750	500	500	2 500
Озерная	15.07—15.08	750	750	500	500	2 500
Сельдь						
Авача	1.09—1.10	900	900	600	600	3 000
Олоторка	5.10—5.11	1 100	1 100	900	900	4 000
Итого:	10.06—15.11	3 500	3 500	2 500	2 500	12 000

Смета затрат по основному производству включала 849 000 руб., в том числе: 124 445 — орудия лова, 148 056 — горючее и смазка, 4 530 — амортизация судов, 40 144 — вербовка специалистов, 30 000 — содержание аппарата, 4 200 — работа сетепошивочной мастерской и 12 700 — выплата процентов по кредиту. БАОЛ выделялись 448 000 руб. на образование собственных оборотных средств. Плановый расчет потребности плавсредств теперь устанавливался равным не трем, а двум сейнерам и такому же количеству дрифтеров [30, л. 84].

Эти суда приобретались в Японии. «Справка о выполнении договора по импортным обязательствам за 1935 г.» свидетельствует, что на них были потрачены: 100 000 руб. на два дрифтера, 174 000 руб. на два сейнера и 78 300 руб. на три разведчика. Поступление судов ожидалось весной 1936 г. [31, л. 66], но задержалось до конца лета. Деревянные дрифтеры «Ударник» и «Стахановец» пришли в Авачинскую губу 8 августа, сейнеры «Авача» и «Вилуй» — в сентябре 1936 г.

Дрифтеры водоизмещением 179 т могли принять 30 т груза, имели главный двигатель мощностью 150 л. с., вспомогательный двигатель «Санио» (15 л. с.), дизель-динамо (2 л. с.) и «мотор-радио Л-3» (2 л. с.). Балансовая стоимость дрифтеров составила 75 900 руб. Сейнеры имели водоизмещение 253 т, грузоподъемность 60 т, были снабжены главными двигателями мощностью 270 л. с. и вспомогательными калоризаторными двигателями «Болиндер» (50 л. с.). Их балансовая стоимость была равна 127 200 руб.

Суда не имели никаких рыбопоисковых, электрорадионавигационных и гидроакустических приборов. Их местонахождение в море определялось астрономическим путем и навигационными способами с помощью магнитного компаса, измерения глубины ручным лотом, диплотом или лотом Томсона.

С укомплектованием их экипажей возникли сложности: специалистов просто-напросто не имелось. Вот что вспоминал об этом в вышед-

шей в 1966 г. брошюре «От Магадана до Америки» — первой популярной работе, воссоздававшей историю рыбопромыслового флота Камчатки, один из ветеранов Управления тралового флота и его руководитель П. И. Анода: «Началось укомплектование судов специалистами. А где их взять? Вербовочная контора АКО не выполнила плана найма механиков с материка. Пришлось набирать их в своем порту. Это были механики, мотористы, случайно оставшие от судов других организаций. Не имелось также и опытных промысловиков, знавших добычу рыбы. Принимали физически крепких ребят, рвущихся в море. Научатся!» [29, с. 12].

Ставить и выбирать невод команду сейнера «Авача» обучали в бухте Моржовой. Руководил обучением неводчик И. Е. Евстафиади. Он разъяснял будущим ловцам устройство сетей и неводов, обязанности каждого при их спуске и выборке. Занятия шли на палубе, после этого проводились тренировочные заметы. Первый порядок сбрасывался в море с кормы, остальные разворачивались от хода судна. Длина невода составляла 360 м. Заметы проводились по ночам. Первые уловы были небольшими — по 100—150 ц за одно притонение. Рыбакам приходилось тяжело. Так как лов велся осенью при начавшихся заморозках, то для того, чтобы предотвратить смерзание мокрых сетей, их приходилось перебирать руками по несколько раз за ночь [32, № 262].

Первую промысловую экспедицию БАОЛ возглавил сотрудник Рыбного управления АКО Иосиф Абрамович Гольдберг. 8 октября 1936 г. из Петропавловска в район Олюторского рыбокомбината вышли «Авача», «Виллой», «Ударник» и «Стахановец». Траулером, который предполагалось использовать в качестве приемной и снабженческой плавучей базы, БАОЛ еще не располагал. Суда вернулись в порт в начале ноября: дальше ловить было нельзя из-за наступившего похолодания и появления льда.

Первые опытные работы по промысловому лову кошельковыми неводами и дрейферными сетями прошли в бухте Южной Глубокой. Здесь началась разведка косяков сельди. Первый дрейф «Ударника» дал улов всего 80 шт. сельди на 20 поставленных сетей. При втором выходе в море двух дрейферов и одного сейнера только один дрейфер поймал 6 ц. На третий день пребывания флотилии в Олюторском заливе были обнаружены яски сельди в районе бухты Лаврова.

Сейнер «Виллой» вышел на поиск сельди в дневное время. Пройдя некоторое расстояние от берега, с судна увидели китов, косаток и большое количество чаек. Подойдя к месту скопления птиц, заметили, что

вода здесь имела характерный красноватый цвет от присутствия большого количества планктона.

С наступлением темноты сделали замет, принесший 416 ц сельди. Часть улова пришлось вылить за борт из-за полной загруженности судна. *С этого момента фактически и начался промышленный активный лов сельди в Олюторском заливе.* Средняя длина сельди составляла 35,9 см, а вес — 418 г. Количество рыбы было весьма велико: на пересечение косяка затрачивалось иногда более получаса полного хода сейнера, причем одновременно с судна наблюдали несколько косяков. Почти весь октябрь 1936 г. рыба держалась на ограниченной акватории между бухтами Сомнения и Южной Глубокой.

Дрифтеры получили сети с Авачинского рыбокомбината. Они были подготовлены для промысла с кавасаки в районе Авачинского залива. Размер ячей не соответствовал величине сельди, а качество сетного полотна оказалось исключительно низким. После двух-трех дрейфов площадь сетей сократилась больше чем наполовину [33, л. 71—72].

Результаты описанной выше работы судов БАОЛ в октябре 1936 г. были следующими. Сейнеры «Виллой» и «Авача» за 19 заметов поймали 5 066 ц, дрифтеры «Ударник» и «Стахановец» за 31 дрейф — 739 ц (табл. 2.4).

Таблица 2.4

	«Виллой»	«Авача»	«Ударник»	«Стахановец»
Сделано заметов	6	13	18	13
В том числе пустых	2	—	—	—
Вылов сельди, ц	1 755,0	3 311	460	279
Средний вылов за один замет, ц	438,6	254	—	—
Вылов на сеть, ц	—	—	1,24	0,93

Итоги первых опытов активного лова на полуострове превзошли все ожидания. Выйдя в море с большим опозданием из-за несвоевременного прибытия на Камчатку (планом предусматривались 112 рабочих суток, фактически же их оказалось 30), суда сумели выполнить задание более чем наполовину. Наилучшие результаты показал сейнер «Авача» (капитан Косьмин), добывший 3 315,6 ц сельди и 220,3 ц трески — свыше половины всего улова флотилии. Сейнер «Виллой» (капитан Якимов) поймал за четыре замета 1 766,8 ц сельди. Дрифтер «Ударник» (капитан Перинго) выловил 474,8 ц сельди и 212,8 ц трески. «Ударник» способствовал хорошей работе всей флотилии, являясь ее разведчиком.

Вот так в первый месяц работы в море, не имея никакого опыта, промысловых карт, с необученными кадрами, БАОЛ получил отлич-

ные результаты на промысле высококачественной сельди в Олюторском заливе в октябре, в период года, когда ни одного ее центнера на Камчатке ранее не вылавливалось.

Начальник экспедиции И. А. Гольдберг отмечал прекрасную работу старшего механика Правикова, дрейфмейстера Алешкина, помощников механиков Мосунова и Николаенко, матросов Граховатского, Самовского, Черепанова и Мартынова. «Несмотря на неприспособленность судов к работе в условиях северных морей (отсутствие отопления жилых помещений, ряд других неудобств), коллектив флотилии упорно боролся за освоение новой для большинства техники и успешно выполнил поставленную перед ним задачу. Меньший улов сейнера “Виллой” обусловлен лишь потерей им кошелькового невода в бурную погоду».

По окончании осеннего лова оба дрейфтера встали на зимовку, а сейнеры отправились исследовать возможность производства промысла в ближайших к Петропавловску бухтах [32, № 261].

Вот что рассказывал о первом промысловом сезоне «Авачи» ее капитан М. В. Косьмин: «Кошельковый невод имеет в длину 500 и ширину 40—50 м. На выборку его после замета в море требуется всего 15—20 минут. Лучшее время для лова — ночь. Самое важное для успешного облова косяка — это точно определить направление его движения, ибо если окружать косяк с “хвоста”, то рыба ускользнет...

Сильно отражались на успешности промысла резкое похолодание, наступившее в октябре, неблагоприятная погода. От смерзшихся сетей леденели пальцы, но команда не бросала работу, у всех было одно стремление — выполнить план, доказать, что советские рыбаки могут успешно работать на сейнерах. И вот, никогда не ловившие рыбу кошельковыми неводами, наши ловцы, набранные из грузчиков, рядовых рабочих, столяров, за пятнадцать заматов с сейнера “Авача” взяли 3 536 ц... Эти успехи говорят о том, что ловцы сумели в короткое время освоить сложную технику, и теперь с помощью наших инструкторов товарищей Эстафиади и Грубишича сами будут готовить новые невода и дрейфтерные сети для лова в будущем году. В числе этих рыбаков имеются такие прекрасные ударники, как матросы Поляков, Рохлецов, Баталов, Паршин, ученик механика Гончаров, помощник механика Мосунов и другие...» [32, № 261].

Осенью 1936 г. БАОЛ получил пополнение — разведчики — небольшие деревянные суда, основной задачей которых являлся поиск рыбных косяков и наведение на них сейнеров и дрейфтеров. Приказ начальника АКО № 636 от 25 октября 1936 г. гласил: «Прибывшим из Японии

рыбопромысловым разведчикам утверждаются следующие названия: № 1/11 — “Сатурн”, № 2/27 — “Нептун”, № 3/28 — “Юпитер”» [34, л. 29]. Эти суденышки водоизмещением 124 т были оборудованы двухтактными двигателями «Ханьшин» мощностью 150 л. с. и поднимали 20 т груза. Их балансовая стоимость составляла 27 200 руб.

Значение начала активного морского промысла на полуострове было понято и оценено сразу. Научные работники Камчатской опытно-научной исследовательской рыбной станции М. Л. Альперович и К. И. Панин характеризовали его как переломный этап в развитии рыбной промышленности Камчатки. «Путина текущего года ознаменовалась событием чрезвычайной важности для камчатской рыбопромышленности — прибытием и началом работы судов активного лова: сейнеров и дрейфтеров. Первые результаты применения в наших местных условиях лова кошельковым неводом и плавными жаберными сетями, бесспорно, выходят из рамок простых разведочных и опытных работ и являются уже промыслом, давшим к тому же неплохой эффект. Наиболее интересные результаты разведки и лова получены в районе Олюторского залива в октябре. Начав поисковые работы в середине сентября, сейнер “Вилкой” обнаружил сельдь лишь в начале октября. Видимо, в этот период сельдь подошла в район разведок.

Первая экспедиция судов активного лова имела объектом добычи преимущественно сельдь. В дальнейшем, несомненно, активный лов охватит также и лососевых, образующих не меньшие косяки, чем сельдь. Тем не менее, последняя является, бесспорно, наиболее рентабельной из промысловых рыб для судов активного лова в силу ценности самой породы и несложности дальнейшей обработки...

Основным достижением октябрьской экспедиции БАОЛ... надо считать тот факт, что возможность работы сейнеров и дрейфтеров в условиях Камчатки, даже в осеннее время, — блестяще доказана... Первые работы дали хорошие результаты... Не будет преувеличением сказать, что результаты работы экспедиции открывают новый этап развития рыбной промышленности Камчатки — этап постепенного перехода государственного лова на активные методы».

Общий вылов рыбы БАОЛ в 1936 г. составил 6 445 ц, то есть 53,7 % планового задания. Причиной его невыполнения стало позднее начало промысла ввиду задержки прибытия судов из Японии.

Первые сейнеры и дрейфтеры БАОЛ явились не только школами для подготовки специалистов активного лова, но и своеобразными научными лабораториями: на них в море выходили сотрудники Камчатской

опытно-научной исследовательской рыбной станции. Газета «Камчатская правда» 9 июня 1936 г. известила читателей, что ученые будут изучать технику лова лососевых пород дрейферными сетями. Исследования намечалось провести в Охотском и Беринговом морях, а также в Тихом океане. «Для этой цели решено снарядить специальное судно, оборудованное дрейферными сетями и специальными приборами» [32, № 131].

Ученые тесно сотрудничали с БАОЛ: они вели разведку районов промысла, занимались исследованиями по определению оптимальных видов орудий и рациональных методов лова.

Почти одновременно с БАОЛ в мае 1936 г. активный лов готовилась начать база Авачинского рыбокомбината Моховая. Здесь к этой работе намеревались привлечь моторные кавасаки. Дрейферные сети готовились под руководством инструктора группы добычи Рыбного управления АКО Гавриленко. По его словам, «в отличие от обыкновенных закидников, эти сети будут выбрасываться с кавасаки на значительное расстояние от берега и плыть свободно по течению... На каждый кавасаки дается двадцать сетей, из которых десять находятся на лову, остальные — на просушке». Активный лов должен был начаться не позднее 21 мая [32, № 158].

Два кавасаки вышли на лов 20 мая, но добиться ожидаемого результата до середины июля им не удалось. Причиной этого стало отсутствие горячего. Поэтому в июне, во время рунного хода сельди, кавасаки сделали только десять выходов в море, а после начала лососевой путины стояли на приколе. Тем не менее, рыбаки не теряли оптимизма. Заведующий базой Абрамов заявил: «На этот метод лова мы возлагаем большие надежды, тем более, что применение его в других рыбных бассейнах дало прекрасные результаты» [32, № 114].

4 февраля 1937 г. нарком А. И. Микоян в своем приказе № 200 отметил «положительные итоги начала работы активного рыболовного флота на Камчатке». Он распорядился «в целях его дальнейшего развития в системе АКО» предусмотреть в плане судостроения Главрыбы на 1937 г. 10 сейнеров для АКО. Восемь судов должна была к 1 апреля 1938 г. выпустить Владивостокская судостроительная верфь. Два сейнера к 15 мая следовало построить «на судоремонтном заводе АКО», то есть на ПСРВ. Два сейнера, ожидаемые из Японии и первоначально адресованные Дальгосрыбтресту, передавались АКО «с непосредственным направлением из Японии в Петропавловск».

Нарком приказывал начальнику АКО И. А. Адамовичу: «а) базу активного флота на Камчатке предусмотреть в Раковой губе Авачин-

ского залива, для чего произвести в текущем году все необходимые подготовительные работы; б) все имеющиеся суда активного лова (сейнера, дрейфтеры) широко использовать в сезон 1937 г. на добыче сельди и лососевых с наиболее широким оперативным охватом важнейших районов добычи; в) в местах лова рыбы активным флотом: Олюторском, Корфском, Усть-Камчатском, Жупановском рыбокомбинатах предусмотреть для 1938 г. увеличение посольной емкости для обеспечения приема и обработки сырца, доставленного сейнерами и дрейфтерами» [35, л. 132].

Основные положения этого приказа в 1937 г. так и остались на бумаге: увеличения судового состава в следующем сезоне не произошло, более того, два из трех пришедших разведчиков были временно переданы другим организациям, не связанным с промыслом.

Через месяц, 4 марта 1937 г. НКПП СССР издал приказ № 393 «О плане работ АКО на 1937 г.», которым объявил план капиталовложений на развитие промыслового флота в размере 2 055 тыс. руб. На приобретение 80 рыболовных и 40 грузовых кунгасов выделялись 1 560, на дооборудование сейнеров и дрейфтеров радиостанциями и отоплением — 175 и на капитальный ремонт промыслового флота еще 300 тыс. руб. [35, л. 93].

Профинплан БАОЛ на 1937 г. предусматривал нахождение флота на плаву в течение 180 суток, в том числе 150 — непосредственно на лове. На ремонт отводились 60, на простои по разным причинам — еще 125 суток. Каждый сейнер должен был получить два невода: один селодочный и один кошельковый лососевый, дрейфтер — по 100 селодочных и лососевых сетей.

План добычи рыбы по породам составлял 16 000 ц: 13 000 — сельди и 3 000 — лосося. Стоимость центнера сырца (в неизменных ценах 1926—1927 гг.) определялась в 17 руб. за сельдь и 28 руб. за лосось [36, л. 4—5, 8].

Для путины 1937 г. флоту требовались 933,6 т нефти, 36,7 т керосина, 0,16 т бензина, использовавшегося для запуска калоризаторных моторов, 39 т моторного и 3,1 т машинного масла, а также 1,48 т солидола на сумму 147 113 руб. (Тонна нефти и керосина в 1937 г. стоила 129 руб. 94 коп., бензина — 312 руб. 55 коп., моторного масла — 520 руб., машинного масла — 370 руб., солидола — 550 руб.)

Фонд зарплаты устанавливался равным 890 555 руб. Сюда входило содержание: управления (135 749 руб.); команд разведчика (84 197 руб.), сейнеров (345 947 руб.); дрейфтеров (279 950 руб.); сетепошивочных мастерских, в которых трудились заведующий и 12 рабочих (44 712 руб.) [36, л. 1—41].

Фактический вылов БАОЛ за 1937 г. составил всего 9 274 ц. Наиболее удачно сработал экипаж «Авачи» — на его долю пришлось 3 710 ц. Этот сейнер оказался единственным судном, выполнившим задание.

Улов (в ц) отдельными судами показан в табл. 2.5 [37, л. 108].

Таблица 2.5

Судно	Сельдь	Красная	Треска	Всего
«Авача»	3 685	—	25	3 710
«Виллой»	2 239	—	50	2 289
«Стахановец»	1 805	190	30	2 025
«Ударник»	776	225	40	1 041
«Сатурн»	74	75	60	209
Всего:	8 579	490	205	9 274

Основной улов, как и в прошлом году, пришелся на октябрь в Олюторском заливе. Здесь сейнер «Виллой» под командованием капитана А. Е. Миронова за один заход поднял 694 ц [38, № 242].

Количество сделанных дрейфов и заметов отражает табл. 2.6.

Таблица 2.6

Судно	Дрейфы	Заметы	Выходы на лов
«Авача»	—	30	104
«Виллой»	—	20	80
«Ударник»	36	20	82
«Стахановец»	32	17	80
Всего:	68	87	346

На активный лов БАОЛ в 1937 г. выставил пять судов. Путину этого года складывалась из трех периодов: весеннего, летнего и осеннего. Зимой, когда флот стоял в консервации на базе Моховой, готовились орудия лова для весенней путины: два кошельковых хлопчатобумажных невода на сейнер (размером 415 на 46 м), 120 селёдочных сетей на дрейфтер и 35 селёдочных сетей (размером 35 на 5 м с ячеей 30—32 мм) для разведчика. К 15 мая 1937 г. также были готовы 125 лососевых сетей размером 50 на 5 м с ячеей 68 мм. На сейнерах сделали механизированные площадки с поворотными сетевыборочными ролами, сократившими время выборки неводов.

Техническое оснащение сейнеров включало: лебедку с тяговым усилием 2 т и скоростью выборки стяжного троса 50 м в минуту, стрелу грузоподъемностью 1,5 т, выстрел с двумя канифас-блоками для выборки стяжных тросов, поворотную площадку размером 3,5 на 4 м для кошелькового невода, имевшую во всю ширину ребристый барабан диаметром 30 см. Барабан вращался наружу вхолостую, а к центру площадки — приводом от главного или вспомогательного двигателя. Сете-

подъемники соединялись трансмиссией со вспомогательным двигателем. Суда имели полукилевые шлюпки длиной 5 м и два каплера (сачка) диаметром 1,2 и глубиной 2 м, вмещавшими до полутонны рыбы. Каплеры позволяли выгружать до 300 ц улова в час.

На вооружении сейнеров имелись кошельковые невода калифорнийского типа. На верхней подборе невода размещались 1 200 грузил по 270 г, 55 стяжных колец диаметром 165 мм. Сейнер мог ловить и снюрреводом.

Эти суда не были приспособлены для круглогодичного промысла. На добыче они находились около трех месяцев в году, а остальное время возили грузы, стояли или ремонтировались. В последующие годы высказывались предложения по их модернизации для ловли зимой и весной донных пород рыб. Но реконструировать сейнеры до начала войны не удалось, а затем они вошли в состав ТОФ [39, л. 72—73].

В феврале 1937 г. дрифмейстер П. А. Алешкин на пошиве сетей выполнял норму на 330 %, ловец В. И. Баталов — на 275 %, ловцы П. Ф. Шевченко и И. Ф. Ненашев — на 200 %, Сосновский и Мартынов — на 150 %. Рыбаки БАОЛ обещали обеспечить суда сетями к 20 апреля. К 22 февраля были готовы 50 сетей, и с этого дня началось изготовление кошельковых неводов. По словам инструктора Дегтярева, при пошивке сетей не было допущено ни одного случая брака.

К 23 февраля были отремонтированы все разведчики. Окончание работ на сейнерах и дрифтерах ожидалось к 15 марта. Рыбаки делали «ставку на то, чтобы к 1 апреля выйти на путину» [38, № 45].

Но 20 марта 1937 г. на сейнере «Виллой» из-за неправильной сборки вышел из строя двигатель. Старшего механика Николаенко «за произведенную аварию перед выходом судна на путину, в результате невыполнения приказаний инструктора Рыбного управления» перевели в мотористы, объявив строгий выговор. Попутно с него решили «удержать стоимость ремонта в пределах 2 500 руб.». Второй механик Ковалевский также был снят с должности, «как несоответствующий по документам к практике, с использованием его на другой должности, не выше моториста» и наказан строгим выговором и удержанием из заработка «в счет погашения убытков» 500 руб. Третьего механика Пикарского после выговора отправили на другую работу.

По результатам расследования аварии наказания получили и руководители. Механик-инструктор Трещенов «за неуделение должного внимания и непосредственное участие в сборке мотора сейнера “Виллой”, который с этой работой не справился и привел судно в аварийное состояние», получил выговор. Убытки за простой сейнера, состав-

лявшие 1 300 руб. в день, вычитывались с директора БАОЛ, главного капитана флота, главного инженера Рыбного управления, механика-инструктора и судовых механиков пропорционально получаемой ими зарплате.

В связи с увеличением количества аварий следовало проверить весь состав механиков, определить их квалификации, запретив без ведома инженера моторного флота Рыбного управления принимать их на работу. Весь палубный и машинный состав судов БАОЛ предписывалось «пропустить» через испытательную комиссию при Петропавловском порте и допускать к занятию должностей лишь «на основании данных на право плаванья» [40, л. 132—133].

В конце апреля суда были готовы к выходу в море. Началу лова мешали лед и туман. Некоторые люди, сидевшие без дела, винили в бездействии начальника базы П. М. Макштаса и капитана флота А. Е. Миронова [38, № 95]. Все чаще звучали и страшные слова: «Враги народа». Их активные «поиски» начались весной этого года с «подачи» самых высших партийных инстанций. В разряд «врагов» попал и прошлогодний руководитель первой промысловой экспедиции БАОЛ И. А. Гольдберг. 16 марта 1938 г. он был приговорен к высшей мере наказания в числе многих руководящих работников дальневосточной рыбной промышленности [17а, с. 119].

Вооружившись всем необходимым, суда вышли на лов. Весенняя путина длилась в течение мая и проходила в Авачинской губе. За это время поймали 259,8 ц сельди. В июле флотилия промышляла в Камчатском заливе. Здесь добыли 479,25 ц нерки, 8,5 ц кеты и 25,5 ц трески. В сентябре промысел переместился в Олюторский залив. В этом месяце здесь добыли 93,2 ц сельди, а в октябре — 8 132 ц всеми пятью судами.

Сельдь в Авачинской губе ловили исключительно дрейферными сетями, так как она «подходила и заходила в бухты нерестущая, подход был разрежен, а более сгруппированная была около берегов, где лов нашими кошельками был невозможен, так как глубина данного невода 46 м, а длина 415 м. Максимальная глубина Авачинской губы 28 м. Опыты разведки проводились, но косяков сельди по середине залива обнаружено не было».

Работа БАОЛ в Авачинской губе вызвала протест местных колхозников, опасавшихся остаться без рыбы после деятельности на ограниченной акватории столь сильного конкурента. По их требованию Дальрыба запретила дальнейший лов в губе (так история, имевшая место в 1911 г. во Владивостоке, повторилась в 1937 г. в Петропавловске).

26 мая 1937 г. в распоряжение директора БАОЛ откомандировывался прибывший на пароходе «Ильич» для прохождения производственной практики студент третьего курса Дальрыбтехникума А. Н. Трапицын. Его назначили помощником начальника сейнерного лова. Эту должность с месячным окладом 550 руб. специально ввели для практиканта. По окончании практики молодой специалист получил, помимо зарплаты, деньги для переезда во Владивосток в каюте второго класса [40, л. 58].

По окончании хода весенней сельди большинство судов переключилось на красную в Камчатском заливе. 22 июня «Камчатская правда» известила читателей, что «Стахановец», «Ударник» и «Авача» в Усть-Камчатском заливе с 12 по 18 июня выловили 320 ц красной, а «Виллой» производит разведку на западном побережье [38, № 136].

В Усть-Камчатске за период весенней путины были подготовлены два кошельковых невода для сейнеров и 130 сетей для дрейфтеров и разведчиков. Суда намеревались использовать их в период рунного хода лосося возле устьев рек и в заливах. Работа началась 10 июня. Поймали мало. Одной из причин этого стал отказ близлежащих комбинатов принимать улов из-за загрузки. Промысел лосося прекратился.

Так впервые рыбаки активного лова остро столкнулись с проблемой сдачи улова на берег. БАОЛ своей обработки не имел, в противном случае он мог бы поймать раз в пять больше. Кратковременный период хода лосося, отдаление мест его добычи от береговых предприятий, занимавшая много времени доставка сырца на обрабатывающие участки — все это указывало на то, что промысловому флоту требовалась своя приемная база, хотя бы плавучая.

Опыт применения кошелькового невода для лова нерки в путину 1937 г. в Камчатском заливе не увенчался успехом. «Это можно объяснить тем, что рыба красная не держится густыми косяками, а [идет] разряжено. Наиболее концентрируется — это в реках. Нами были проведены опыты заметов в 3—5 милях от устьев рек, но положительных результатов не было. Но нельзя останавливаться на том, что не поймана красная в 37 г., и ее нельзя поймать. В этой области необходимо изучить биологию данной рыбы и производить все такие опыты кошельковыми неводами, одновременно переключить все суда для лова красной дрейфтерными лососевыми сетями».

Была и еще одна причина невыполнения плана: промысловый флот нередко использовался не по прямому назначению, а как транспортный. Суда отрывались от промысла и использовались на переброску в комбинаты различных грузов, пассажиров и прочих надобностей.

На непромысловые работы они потратили в общей сложности 93 дня. За это время по распоряжению руководства АКО перевезли 158 пассажиров и 870 т грузов, в том числе соль из Петропавловска на базу Жировая Авачинского комбината, консервы из Озерной в Петропавловск, имущество колхоза «Ударник» в бухту Жировую, муку из Петропавловска в Усть-Камчатск и прочее. Пик этой деятельности пришелся на май-август, в течение которых по плану следовало добыть 7 000 ц. Фактическое выполнение за это время составило 1 200 ц, то есть всего 17 % названного количества.

Два разведчика совсем не участвовали в промысле: в течение 214 суток они перебросили 198 чел. и 1 610 т груза [37, л. 106—107]. 21 августа 1937 г. заместитель начальника АКО А. С. Абарбарчук распорядился передать «Нептун» Петропавловскому порту, а «Сатурн» отправить на месяц в Жупаново в распоряжение начальника Экспедиции подводных работ особого назначения, пытавшейся снять с камней английский пароход «Нэнси Моллер». По возвращении «Сатурна» его тоже следовало передать порту. Это делалось «в связи с заявлением директора БАОЛ г. Макштас, что “Нептун” и “Сатурн” не являются разведчиками для лова лососевых пород и сельди, и что для активного лова эти разведчики ему не нужны». 16 сентября 1937 г. «Нептун» на два месяца сдавался в charter Камчатскому отделению ТИНРО (так теперь называлась опытно-научная станция) для организации экспедиции по изучению сырьевой базы [41, л. 147, 183].

По окончании лова лосося в Камчатском заливе суда перешли в Жупановский район на сельдь. Сюда еще до начала хода сельди на попутных пароходах доставили необходимые орудия лова. При первом же замете дрейферными сетями добыли 15 ц, но сдать ее на берег не сумели. Жупановский рыбокомбинат письменно категорически отказался принимать сырец, объясняя это тем, что не успевает обрабатывать собственный улов.

Ничего не оставалось делать, как снять дрейферы с лова и прикрепить их к сейнерам для перевозки улова последних на Авачинский комбинат. Рыбу пришлось перемешивать со льдом, так как на переход от места промысла до комбината требовались сутки. «В путину 1937 г. жупановская сельдь настолько близко подошла к берегам, что мы своими кошельковыми неводами не в состоянии были обловить, а в тех местах, где была возможность ловить сельдь неводами, густых косяков обнаружено не было. Необходимо отметить, что в этот период времени суда наиболее часто снимались с лова для транспортных работ».

После завершения промысла в Жупановском районе все суда ушли в Петропавловск для подготовки к осенней путине в Олюторском заливе. К 20 августа флот собрался в порту, начался профилактический осмотр машин, корпусов, текущий ремонт.

11 августа 1937 г. «Камчатская правда» сообщала: «Скоро осенняя селедочная путина, суда БАОЛ не имеют планов. Известно, что с 15 сентября по 15 ноября будут ловить в Олюторском заливе. Для приема рыбы предусмотрено фрахтовать рефрижератор, который должен прибыть в Южно-Глубокую к 25 сентября. Кроме него, две базы Олюторского рыбокомбината № 1 и 2. На базе № 1 намечается постройка пристани. Так выглядит в проекте. На деле ничего не предпринимается, нет снаряжения и горючего. На “Аваче” расплавлен подшипник. Низкая дисциплина, пьянство» [38, № 178].

Слова газеты о низкой дисциплине подтверждаются документально. 1 июня 1937 г. заместитель начальника АКО П. М. Никитиных объявил капитану разведчика «Юпитер» Черкасскому строгий выговор. Наказание последовало за то, что 30 мая капитан во время перехода из Петропавловска в Авачинский комбинат оказался «не в состоянии совершенно управлять судном», будучи пьян. «Помощник его также был пьян, и часть команды была в таком же состоянии. . . На судне грязь, оно два дня не мылось, все медные части заржавели, позеленели. Это объясняется полным невниманием к уставному порядку на судах активного лова со стороны Макшатса и капитана БАОЛ Миронова» [41, л. 56].

С учетом опыта путины 1936 г., показавшего большие сырьевые запасы Олюторского залива, дрейтеры перевооружили под кошельковый лов. Для них за короткое время (около десяти дней) сшили неводы из облегченной дели размером 275 на 36 м. Ранее построенные тяжелые невода с мелкой ячейей занимали больше места на площадках, которые у дрейтеров были чрезвычайно малы. Лебедки также не были рассчитаны на тягу тяжелых снастей.

29 августа, после полного вооружения и подготовки к выходу, два судна уже находились в Олюторском заливе, а «Виллой» и «Стахановец» завершали снаряжение и собирались выходить в море 1 сентября. На судах находилось все необходимое для путины снабжение, запасные сети, горючее. 9 сентября на место промысла отправился разведчик «Сатурн», выделенный ученым для исследовательских работ и промысловой разведки.

С Олюторским комбинатом заключили договор о приеме всего выловленного сырца в обработку. На берегу создали временную базу для

стоянки флота, на которой установили склад промыслового снаряжения и провели водопровод для снабжения судов пресной водой.

Сразу же после разгрузки суда вышли на разведку, «Сатурн» с научными работниками начал исследовательские работы. В сентябре косяков крупной сельди обнаружить не удалось, зато присутствовала масса молоди, шедшая разряжено. Пробные заметы принесли максимально 40 ц, большую часть составляли уловы по 5—6 ц.

С понижением температуры воды и появлением холодных северо-восточных ветров появилась крупная рыба. 12 октября «Сатурн» добыл дрейферными сетями 3 ц, а 14 октября «Стахановец» взял 300 ц, после чего ловить начали все суда. Результат «Стахановца» подтвердил возможность применения дрейферами кошельковых неводов в Олюторском заливе. Работу осложняли рано начавшиеся заморозки: снасти быстро смерзались. Чтобы предотвратить это, их приходилось смачивать тузлуком и греть паром.

Олюторский рыбокомбинат, несмотря на заключенный с БАОЛ договор, не был подготовлен к приему сырца с судов. Здесь не имелось достаточно соли, которой требовалось 1 000 т [38, № 193]. Большую часть засольных чанов занимала продукция, добытая летом. Пристани не были приспособлены для приема рыбы, не имелось механических средств для выгрузки: конвейеров, лебедок. Все это сильно отразилось на скорости разгрузки судов, которые простаивали под выгрузкой много часов, теряли промысловое время. Снижалась и сортность сырца. Хотя БАОЛ принял меры к недопущению срыва выхода судов на лов, все-таки подобные случаи имелись по вине комбината.

На выполнении плана вылова сказались и плохие метеоусловия: до половины времени ушло на пережидание штормов.

Опыт путины 1937 г. показал, что без наличия собственной плавучей обрабатывающей базы активный лов «наиболее эффективных, лучших результатов дать не сможет». «Матка», то есть плавбаза, была чрезвычайно необходима, так как суда имели небольшие запасы топлива, которые приходилось часто пополнять, уходя с места промысла к берегу, берег же не мог обеспечить нормальную приемку сырца. «А потому в путину 1938 г. матка чрезвычайно нужна. Это во многом и в основном будет способствовать добыче наибольшего количества рыбы, а также даст возможность судам БАОЛ отрываться от берега и увеличить радиус действия промысловых районов». Кроме того, ее наличие позволило бы перенести места лова на западное побережье Камчатки, не имевшее естественных укрытий в виде бухт [37, л. 99—104].

Что было необходимо сделать для того, чтобы активный лов стал наиболее эффективным? По мнению специалистов БАОЛ, требовалось [37, л. 105]:

- создать береговую базу со складами и мастерскими, обеспечивавшую зимнюю стоянку и ремонт судов;

- приобрести плавучую обрабатывающую базу;

- промысловый флот использовать исключительно на лове, а рыбу транспортировать подсобными судами небольшого тоннажа;

- перевооружить дрейфтеры и сейнеры под несколько видов орудий лова, то есть сделать их «комбаньерами»;

- организовать изучение промысловых районов и их сырьевой базы.

Постановление управления АКО по отчету БАОЛ за 1937 г., подписанное временно исполнявшим должность начальника общества Гладковым, гласило: «Признать хозяйственную деятельность БАОЛ за 1937 г. совершенно неудовлетворительной. Отметить, что руководство БАОЛ не боролось за выполнение плана, вследствие чего план выполнен только на 57 % при износе орудий лова на 42 %» [37, л. 2].

Стиль большинства руководящих документов этого времени отражают слова одного из приказов по АКО: «Игнорирование лова камчатской сельди, а порой прямая борьба с ним, составляла один из приемов разрушительной работы разоблаченных японо-троцкистских вредителей, направленной на срыв социалистического освоения Камчатки, на срыв социалистического развития ее производительных сил» [35, л. 29].

Итоги работы БАОЛ в завершившемся году содержатся и в приказе по АКО № 30 от 4 января 1938 г. В этом документе, помимо объективной оценки сложившегося положения, также присутствуют характерные попытки оправдать его действиями «врагов народа». «Японо-троцкистские шпионы и вредители, долгое время сидевшие у руководства рыбной промышленности АКО, умышленно задерживали развитие активного лова, несмотря на его огромные перспективы. Созданная в 1936 г. БАОЛ не внесла в дело освоения глубинного лова сколько-нибудь серьезных улучшений. Имя опыт работы в 1936 г., БАОЛ провалила план путины 1937 г. Уловлено БАОЛом всего 9 300 ц, что составляет 58 % его годового плана».

Еще 21 ноября 1936 г. директора БАОЛ П. М. Макштаса назначили временно исполняющим должность начальника Рыбного управления АКО. На ней он трудился до 15 апреля 1937 г., что было поставлено ему в вину при подведении итогов путины 1937 г. По мнению руководства,

он «имел все возможности обеспечить полную подготовку комбинатов к приему рыбы от БАОЛ», но не сделал этого.

П. М. Макшгас получил строгий выговор «с предупреждением о привлечении его к судебной ответственности, если он не добьется в ближайшее же время улучшения работы». Ему предписывалось выполнить основные положения приказа НКПП СССР от 4 февраля 1937 г. № 200 и закончить изыскания по организации береговой базы.

Работы поручались Отделу капитального строительства АКО. Их титульный список на 1938 г. должен был предусмотреть строительство пристани, сетепошивочной и механической мастерских, электростанции, двух жилых барачков, конторы, столовой, бани, пекарни и склада.

Опыт 1937 г., показавший, что в составе БАОЛ необходимо иметь «матку», был учтен: по распоряжению НКПП СССР БАОЛ передавались работавшие в АКОфлоте как транспорты траулеры «Буревестник», «Восток», «Дальневосточник». По получении их следовало отремонтировать и оснастить до 15 февраля 1938 г., укомплектовать экипажи трал-мастерами и их помощниками [42, л. 110—112].

7 февраля 1938 г. в Петропавловске прошло областное совещание стахановцев рыбной промышленности по итогам прошедшей путин. В президиум совещания избрали ловца БАОЛ стахановца Комарова [43, № 32].

В феврале 1938 г. на ПСРВ начался ремонт полученных с «наличными командами, составом и вооружением, согласно представленным актам», «Буревестника», «Востока» и «Дальневосточника». Его стоимость относилась на счет БАОЛ, а АКОфлоту следовало обеспечить суда в период проведения работ топливом, смазкой и краской [44, л. 114].

«Дальневосточник» — первый советский паровой рыболовный траулер на Дальнем Востоке. Судно длиной 49,6 и шириной 8,54 м построили в 1929 г. в Кенигсберге (Германия). Оно имело водоизмещение 431 и грузоподъемность 212 т, ходило со скоростью 8 узлов, было оснащено десятитонной траловой лебедкой и пятью стрелами, в том числе двумя грузовыми. Осадка траулера достигала 4,56 м.

«Буревестник» спустили на воду в 1930 г. в Данциге (Германия). Его водоизмещение составляло 544, грузоподъемность — 202 т. Судно имело два трюма объемом: главный — 272 и резервный — 66 куб. м, траловую лебедку с тяговым усилием 12 т, две стрелы грузоподъемностью 1 и 1,5 т. Главная паровая машина системы «Ленц» развивала мощность 600 л. с. и обеспечивала судну ход 7 узлов. Его осадка в полном грузу достигала 4,14, длина составляла 49,4, ширина — 8,56 м.

«Восток» построили в 1931 г. в Фиуме (Италия). Судно водоизмещением 550 т могло принять 200 т груза. Оно имело траловую лебедку с тяговым усилием 8 т, три шлюпки и две грузовых стрелы. 16 февраля 1938 г. капитаном «Востока» был назначен П. М. Иванов. Экипажи всех траулеров насчитывали по 30 чел.

16 марта 1938 г. НКПП СССР приказом № 293 установил БАОЛ плановое задание на 1938 г., ц: для сейнеров и дрейфтеров в объеме 21 000 сельди и 4 000 лосося и для трех траулеров — 12 000 камбалы и 6 000 трески. Общий улов должен был составить 43 000 ц [45, л. 8].

В марте 1938 г. были определены штаты управления БАОЛ. Они включали: директора (месячный оклад 1 200 руб.), капитана флота (1 200 руб.), секретаря, уборщика-курьера, главного бухгалтера и его заместителя, бухгалтера «по материальной части», счетовода-кассира, кладовщика отдела снабжения. Группу добычи составили техник лова, заведующий сетеповивочными мастерскими, два сторожа и уборщица. В судовую службу входили групповые механики по паровым машинам и двигателям внутреннего сгорания [44, л. 205]. Позже ввели должность технического директора (по сути, главного инженера).

В мае в штатах предприятия появилась должность заместителя директора по политической части с месячным окладом 1 100 руб. На нее 13 мая 1938 г. партийные органы назначили Хаима Абрамовича Ярового.

Траулер «Дальневосточник» недолго входил в состав базы. Уже 23 марта 1938 г. «ввиду острой необходимости в переброске для путины горючего и мелких партий груза, для чего крупный тоннаж использовать нерационально», АКО распорядилось вернуть его АКОФлоту [46, л. 68].

Работы на «Буревестнике» и «Востоке» должны были завершиться 15 февраля, кроме восстановления промыслового оборудования. Ремонт шел неудовлетворительно. 16 февраля начальник АКО приказал окончить его на «Востоке» к 15 марта, а на «Буревестнике» — к 1 апреля. О ходе работ ему следовало докладывать каждые пять дней [44, л. 132]. Несмотря на это, «Восток» мог выйти на лов не раньше 1 июня, «Буревестник» — чуть позже. На восстановление тралового вооружения БАОЛ израсходовал 625 000 руб. и еще 200 000 руб. — на приобретение других орудий лова.

Тралы и прядево для поделки запасных орудий лова имелись, но по распоряжению начальника АКО П. Н. Притыко траулеры поставили на перевозку горючего, чем сорвали их выход на лов. По словам инструктора политсектора АКО В. И. Шабурова, проверявшего состояние дел в БАОЛ, Притыко «придерживался старой вражеской установки» и за-

явил, что он не ориентируется на лов и обработку камбалы. Несмотря на неоднократные телеграммы Главрыбы об отправке траулеров на промысел, руководство АКО отмачивалось. Только когда начальник Главрыбы предупредил, что в случае неиспользования судов по назначению, их у АКО отберут, «Буревестник» поздней осенью послали в море, но к подготовке для этого «Востока» никаких мер так и не приняли. По заявлению Шабурова, «положение БАОЛ сегодня характеризуется продолжением вредительской практики в части освоения активного рыболовства на Камчатке, которое призвано своей техникой вытеснить японских хищников от наших берегов» [47, л. 99].

Вскоре исправлять это положение пришлось самому Шабурову (Иннокентий Федорович Шабуров родился в 1911 г. в Иркутской губернии, образование среднее. В АКО начал работу в 1928 г. на «Камчатке» под руководством Г. И. Александрова. С 1934 г. в политоделе АКО. В 1935 г. участвовал в перегоне судов из Германии). Теперь в докладных записках фигурировали его собственные упущения и промахи.

В течение 1938 г. руководство базой неоднократно сменялось. Весной вместо П. М. Макштаса ей временно управлял Р. М. Айунц (Рачик Михайлович Айунц родился в 1909 г., в рыбной промышленности трудился с 1936 г., в АКО — с 1937 г. В 1940 г. — главный инженер АКО). Летом на должность директора базы назначили В. И. Шабурова (по совместительству), а Р. М. Айунц стал ее техническим директором.

План путины 1938 г. БАОЛ провалил. С учетом неудачной прошлогодней работы, слышались разговоры «о невозможности развития активного лова на Камчатке, считая, что брать рыбу можно только в рунный ее ход... Руководители БАОЛа т. Шабуров и Айунц довели... до полного развала...» Действительно, подготовка к лову шла исключительно плохо. Зимой 1938 г. разведчики пытались вытянуть на берег, но сделать этого не смогли, сорвав ремонт подводной части корпусов. На сейнере «Виллой» в трюме оборудовали твиндек, но позже это сооружение демонтировали как негодное и ненужное.

В конце апреля 1938 г. потеплело, и в Авачинском заливе пошла сельдь. Временно исполняющий должность директора БАОЛ Р. М. Айунц получил приказ направить на лов дрейфтеры «Ударник» и «Стахановец», сейнер «Виллой» и один разведчик. Сейнеры следовало вооружить кошельковым неводом и порядком сетей из 100 шт., дрейфтеры — кошельковыми неводами и 75 сетями, разведчик — 30 сетями.

Косяки следовало искать у юго-восточной части полуострова в открытом океане от б. Асача до Жупаново. Заметы и дрейфы в Авачин-

ской губе запрещались. С 5 мая при отсутствии льдов всю флотилию следовало отправить в Корфский комбинат. Отсюда она должна была выходить для лова и обследования залива Корфа, пролива Литке и бухт Уала, Анапка, Карага, Оссора [46, л. 281].

В Корф отправили «Авачу», но к ее приходу сюда сельдь уже прошла. Сейнер ушел в Усть-Камчатск. Затем в Усть-Камчатск прибыли и остальные суда, опоздав на семнадцать дней. В это время на восточное побережье для ликвидации очередного «прорыва» прибыли начальник Рыбного управления АКО Власкин, Шабуров и Айунц. Последний уехал в Ключевской лесокомбинат, приказав без него из Усть-Камчатска не уходить. Такое же распоряжение дал и Власкин. Не смея ослушаться начальства, шесть судов в течение месяца стояли без дела. 6 июля в Жупаново пошла сельдь, а рыбаки ждали Айунца. Только 12 июля суда пришли в Жупаново, но было уже поздно. Лишь «Авача» под руководством капитана Рожанского сделала два замета, выловив несколько сот центнеров [43, № 176].

Вот что сообщалось в одной из докладных записок, направленных в политсектор АКО. «Руководство ловом со стороны директора Шабурова и техдиректора Айунца почти совсем не было, хотя они числились на промысле... Благодаря такого “руководства” со стороны Айунца, во время самого разгара путины сейнер “Виллой” по его указанию снялся в Петропавловск для чистки машины. В чистке он не нуждался, но механик Дмитриев (ныне арестованный) “доказал” Айунцу о необходимости ухода в Петропавловск.

После осмотра... машины и найдя ее в полной исправности, было приказано немедленно сняться на промысел. Но в связи со штормом, 3.07 судно было мобилизовано на аварийную работу, где и проработало более десяти дней. Таким образом, двадцать дней в самый разгар путины “Виллой” был сорван с работы. Работа “Авачи” также была сорвана благодаря руководства Шабурова, Айунца...

Промышлявший в Усть-Камчатске дрейфтер “Ударник” не имел продуктов... Капитан... никак не мог найти своего руководителя. Даже находясь в конце августа с одним сейнером “Авача” в Усть-Камчатске... через два дня после сообщения “Авачи” об улове, Айунц сообщил об отсутствии рыбы в Усть-Камчатск и намеревался снять оттуда сейнер.

Директор Шабуров находился в это время (в июле. — С. Г.) в Жупаново, но руководил “ловом” с пирса Семлячического завода, где он, главным образом, жил. Выходя утром на пирс с биноклем на шее, он ожидал суда с богатым уловом» [47, л. 139].

Летом 1938 г. в Петропавловск из Владивостока прибыли два новых деревянных сейнера, получившие номера 1 и 2. Их, как и предыдущие, построили в Японии. Суда имели водоизмещение 248 т и могли принимать 55 т груза. Главный двигатель развивал мощность 270 л. с. и работал на моторной нефти с удельным расходом 195 г/л. с.·ч. Вспомогательный двигатель «Санио» мощностью 35 л. с., приводивший в действие динамомашину, имел удельный расход топлива 265 г/л. с.·ч. Кроме них имелись дизель-динамо «Кубото» (10 л. с.), насос-компрессор «Ванмар» (2 л. с.) и «мотор-радио Л-3» мощностью 2 л. с., расходовавший 350 г топлива в час на одну лошадиную силу [48, л. 15]. Расходы на перегон судов из Японии составили 5,4 тыс. руб.

Как свидетельствует один из документов, «для видимости их Айунц и Шабуров отправили на промысел без неводов, и во время рунного хода рыбы... простаивали, а об стяжных концах к этим неводам вообще не подумали... На складе Рыбснаба они имелись и были получены перед самым отходом судна 11 июля. А ведь это все могло быть заготовлено раньше, и срыва лова не было бы».

В середине июля директор Шабуров уехал на сейнере № 1 в Петропавловск, никому не сообщив о своем отъезде. Капитаны других судов узнали об этом случайно: догадались по исчезновению сейнера. У них заканчивались продукты, и рыбаки решили, что директор распорядится об их присылке, но этого не случилось. Сейнеры № 2, «Авача» и «Виллой» продержались в полуголодном состоянии до конца июля, после чего снялись в Петропавловск.

4 июня 1938 г. стало известно о присуждении правительственных премий «за перевыполнение планов путины 1937 г.». В Морлове ее получили рыбаки «Авачи»: неводчик Евстафиади, мотористы Пилипчук и Дмитриев.

В 1938 г. Камчатское отделение ТИНРО совместно с БАОЛ организовало научно-промысловую разведку сельди в Кроноцком заливе. С 1 июля «Сатурн» исследовал берег залива от мыса Ольга до бухты Моржовой, провел опытный лов плавными сетями, изучал гидрологические условия залива и состояние кормовой базы сельди — планктона. 7 июля разведчик нашел несколько косяков в северной части залива, о чем сообщил промысловым судам. По словам научного сотрудника М. Л. Альперовича, «таким образом существовавшее раньше мнение о разрозненном, некосяковом ходе жупановской сельди опровергнуто» [43, № 168].

11 июля разведчик заметил в пяти милях от берега в районе Жупановского комбината большие косяки сельди. В этот же день сейнер № 2 поймал 380 ц. На лове здесь находились четыре судна и один разведчик [43, № 160].

Поблизости пребывал отправленный Главрыбой «Рефрижератор № 2»: в конце 1930-х гг. на Камчатке постепенно начал внедряться новый способ заготовки рыбной продукции — замораживание. Вначале этим занимались рефрижераторные суда «Востокрыбхолода», затем на комбинатах появились первые стационарные холодильники.

13 июля сейнеры взяли 600 ц. Лидировала «Авача», поймавшая за день 295 ц. Улов 14 июля принял «Рефрижератор № 2». Получив с комбината 5 000 ц, он снялся в Петропавловск. Здесь рыбу перегрузили на транспорт «Волга», а «Рефрижератор № 2» отправился обратно [43, № 162].

Производственное судно-теплоход «*Рефрижератор № 2*» с мокрыми морозилками вступило в строй в 1933 г. Оно было специально предназначено для приемки рыбы, главным образом лососевых, в дальневосточных водах. Судно по советскому проекту построила датская фирма «Бурмейстер и Вайн». Его водоизмещение составляло 1 000 т, длина 65, ширина 11 и осадка 4,28 м. Главный двигатель «Бурмейстер и Вайн» развивал мощность 610 л. с. при частоте вращения 175 об/мин и обеспечивал скорость хода 9,8 узла. В клепаном корпусе судна располагались два рефрижераторных трюма.

Транспортный рефрижератор-теплоход «*Волга*» построили в 1931 г. на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. Первоначально он предназначался для линии Одесса — Марсель, из-за чего неофициально именовался «марсельцем». Это судно имело водоизмещение 3 904 т, длину 102,9, ширину 14,8 и осадку 7,6 м. Главный дизельный двухтактный двигатель МАН типа 6KZ 60/100 развивал мощность 2 100 л. с. при частоте вращения 120 об/мин и обеспечивал скорость хода 12 узлов. Судно имело четыре трюма и твиндеки с воздушным охлаждением, изолированные пробкой. Его холодильная установка включала три одноступенчатых аммиачных электрокомпрессора двойного действия.

Сдавали улов и на «Пищевую индустрию» — флагман рыбной промышленности довоенного СССР, самый большой пароход в «системе» НКПП. Это судно периодически заходило в Петропавловск.

Практика работы судов БАОЛ показала, что простои на комбинатах при сдаче улова достигали 12—14 часов. В результате этого терялось качество сырца. Так, сейнер № 1 выгружал на Жупановском комбинате 10 ц сельди в течение восьми часов, дрифтер «Ударник» 326 ц — 14 часов. В итоге рыбу приняли вторым и третьим сортами.

14 августа 1938 г. начальник АКО распорядился ускорить выгрузку. Для этого следовало не позднее, чем через полчаса к борту подошед-

шего на сдачу судна подавать кунгас и вести выгрузку силами комбинатов в объеме 100 ц в час. Работу лебедок и оттяжку обеспечивала команда. Определять сортность рыбы следовало при ее выгрузке в кунгас, а немедленно по окончании выгрузки приемщик был обязан выдать квитанцию с указанием количества сырца и его сортности. Оплачивалась рыба в трехдневный срок выставлением счетов комбинатам [49, л. 225].

За последнюю неделю июля 1938 г. поймали 1 910 ц. К началу августа 1938 г. годовой план выполнили всего лишь на 4,3 % [43, № 176]. Улов рос медленно и из-за того, что большинство судов занимались перевозками грузов и людей и нередко весьма неэффективно. Вот лишь один пример. Посланный по распоряжению Притыко в Усть-Камчатск за икрой сейнер № 2 простоял двое суток, но не привез ее, так как Притыко «забыл» дать команду об отгрузке. Из двенадцати единиц ловили только шесть. Но и ими распоряжались безобразно.

В конце августа механизмы сейнеров № 1 и 2, дрейфтеров «Стахановец» и «Ударник» были подготовлены к осенней путине. Суда стояли в порту, «почти ничего не делая», и лишь 10 сентября ушли на лов. Отсутствие работы сказалось на состоянии дисциплины — команды увлеклись спиртным. Еще в мае 1938 г. за пьянство со «Стахановца» сняли капитана, его старшего помощника и старшего механика. Через двенадцать дней капитана назначили на «Буревестник», старшего механика — на «Дальневосточник». При этом «Стахановец» простоял более двух недель и не мог выйти на лов. Траулер «Восток» остался без старшего механика, которого отпустили на учебу во Владивосток. С 5 сентября на этом судне, по существу, не было механиков, хотя шла чистка котла и ремонтировались механизмы.

Руководители тоже далеко не всегда являлись для рыбаков личными примерами. «Помощник механика флота Ч. пьянствует на судах целыми днями, хулиганит, абсолютно не выполняет обязанностей». Этот человек выдавал себя за чекиста, орденосца и инженера, но на самом деле не имел ни одного документа об образовании, в том числе и необходимого по должности свидетельства механика, хотя бы 3-го разряда.

23 августа 1938 г. начальник АКО распорядился выделить «для спецназначения» разведчики «Нептун» и «Юпитер». Не позднее 27 августа их следовало оборудовать радиостанциями и отправить в море [49, л. 205].

В связи с тем, что БАОЛ являлся рыбопромысловым, а не транспортным предприятием, участие его судов в грузоперевозках и расчеты по ним усложняли отчетность. Убытки от транспортных работ покрывались за счет вылова рыбы. Это, в свою очередь, повышало ее себе-

стоимость. Директор Шабуров обратился к руководству АКО с просьбой разрешить сдавать суда в чартер грузоотправителю за суточную или почасовую оплату.

По замечанию экономистов АКО, при составлении промфинплана содержание траулеров учитывало их стоянки во внепутинное время. В случае принятия предложения БАОЛ, ему давалась «возможность покрывать свою плохую работу на лову прибылью от грузоперевозок... За грузоперевозки можно назначить ставки исходя из разницы содержания тральщика во внепутинное время и на ходу. Нужно запросить БАОЛ». Подготовленные калькуляции предусматривали суточное содержание траулера в размере 4 943, сейнера — 3 894 руб. Начальник АКО утвердил, соответственно, 4 000 и 3 000 руб. [50, л. 162—163].

В сентябре в Олюторский залив отправился технический директор Айунц, в Кроноцкий и Усть-Камчатский заливы — директор Шабуров. На «хозяйстве» в Петропавловске остался Н. И. Ульянов. При обнаружении косяков сельди в Олюторском заливе Айунц через береговую радиостанцию должен был оповестить Шабурова, и при отсутствии сельди в Кроноцком и Усть-Камчатском заливах всем судам следовало идти в Олюторский [49, л. 159].

По окончании осенней путины сейнеры «Авача» и «Вилуй» решили перегнать во Владивосток на зимний ремонт. 10 октября 1938 г. флагманским капитаном на перегон назначили А. Е. Миронова. За эту работу ему полагались 1 500 руб. зарплаты, а еще тысяча выделялась в его распоряжение для премирования наиболее отличившихся за время перегона членов команд сейнеров [49, л. 93].

В конце 1938 г. БАОЛ реорганизовали. 5 ноября 1938 г. приказом начальника АКО № 301-а ее переименовали в *Управление активного морского рыболовства АКО (Морлов)*. Директором Морлова назначили Н. И. Ульянова, Р. М. Айунц стал главным инженером. Новому директору Ульянову следовало принять предприятие до 20 ноября и выбрать место для базы флота, представив свои соображения на этот счет руководству АКО для утверждения [49, л. 43].

В ноябре на промысел отправился траулер «Буревестник» — *первые камчатское предприятие приступило к активному морскому лову при помощи крупных паровых траулеров*.

Предприятие весь 1938 г. работало без утвержденного промфинплана и вместе с рыбным промыслом занималось грузоперевозками. Промфинплан, в котором предвиделся убыток от реализации рыбопродук-

ции на 450 тыс. руб., подготовили только к концу года, но его не утвердил начальник АКО ввиду позднего составления. Установили только фонд заработной платы в размере 2 100 тыс. руб., и то только 29 сентября 1938 г., то есть в конце года. Фактически в качестве заработка выплатили 2 004 тыс. руб. [51, л. 62, 66].

Контрольная цифра вылова составила 31 300 тыс. ц (гораздо меньше утвержденных наркоматом 43 000 ц), в том числе 9 300 — сельди, 4 000 — лосося, 6 000 — трески и 12 000 — камбалы. Добыли 3 454,32 ц, то есть всего 11,1 % контрольной цифры и 8 % задания НКПП, преимущественно сельди. Камбалу не ловили совсем.

Выполнение плана за 1938 г. по породам рыб показано в табл. 2.7 [51, л. 15 об.].

Таблица 2.7

Порода рыб	План, ц	Отчет, ц
Сельдь	9 300	2 708,42
Кета	—	11,41
Красная	4 000	2,10
Горбуша	—	0,13
Итого лососевых:	—	13,64
Треска	6 000	732,26
Камбала	12 000	—
Всего:	31 300	3 454,32

Убытки за 1938 г. по Морлову составили 1,7 млн руб.

На выполнение плана повлияли эксплуатация судов не по назначению (за сезон они были заняты на грузоперевозках 30 % промыслового времени [47, л. 100]), отказ комбинатов от приема добытой рыбы, снятие сейнеров «Авача» и «Виллой» с промысла и бездействие их на протяжении 46 дней, отсутствие собственной береговой базы [51, л. 59].

Сыграло свою роль и неудовлетворительное снабжение рыбаков спецодеждой. Так, на всю команду уходившего в зимний рейс «Буревестника» выдали лишь несколько пар резиновых сапог и поношенные ватных брюк. Команде пришлось работать в резиновых сапогах и летних ботинках, без рукавиц и перчаток [43, № 298].

К концу 1938 г. Морлов имел три разведчика, два дрейфтера, четыре сейнера и два траулера. Стоимость орудий лова на конец года с учетом амортизации составляла 428 тыс. руб. Ряд судов потерпели аварии: «Авача» садилась на мель и погнула винт, «Дальневосточник» наткнулся на камни, это же случилось и с «Нептуном», разведчик «Сатурн» потерял якорь и канат.

В 1938 г. в БАОЛ работали, в среднем, 219 чел. [49, л. 130]. По состоянию на 1 октября 1938 г. капитанами судов состояли: разведчика «Сатурн» — Б. Жураховский, сейнера «Авача» — П. Жураховский, дрефтера «Стахановец» — Колядин (Николай Семенович Колядин скончался в феврале 1972 г.), дрефтера «Юпитер» — Вылежанин, сейнера «Виллюй» — Котляров, разведчика «Нептун» — Губанов, траулера «Буревестник» — Иванов, дрефтера «Ударник» — Соловьев [51, л. 45].

Квалификация персонала повышалась на специальных курсах. 24 января 1938 г. слушателями курсов капитанов флота при отделе кадров АКО со стипендией в размере 300 руб. в месяц зачислили И. С. Тищенко и Д. Д. Постникова. Капитана флота А. Е. Миронова откомандировали на курсы в качестве преподавателя лоции и навигации [44, л. 114].

Работа курсов «по первому циклу обучения» завершилась 29 апреля. Слушатели направлялись на производственную практику в должностях капитанов флота с окладом 750 руб. в месяц. Начало второго цикла назначалось на 15 октября. Иван Степанович Тищенко и Дмитрий Давыдович Постников поступали в распоряжение своего предприятия «с направлением на второй год обучения» [50, л. 227].

16 декабря 1938 г. при секторе кадров АКО заработали «без отрыва от производства» восьмимесячные курсы штурманов малого плавания и семимесячные судомехаников 3-го разряда. Ежедневно занимались шесть академических часов. Слушатели освобождались от основной работы за два часа до ее окончания [52, л. 55].

Квалификационные испытания выпускников курсов завершились 27 мая 1939 г. Звание штурмана малого плавания получили 18, судоводителя-двухсоттонника — 16, судоводителя до 100 рег. т — 3 чел. В их число из Морлова входили И. С. Тищенко, Д. Д. Постников, И. Ф. Перинго, П. Г. Жураховский [53, л. 64].

В конце 1938 г. на базе Моховой был организован техминимум по пошивке неводов, на котором занимались 24 чел. Здесь же начали действовать и два оборонных кружка: стрелковый и ПВХО, где учились 32 чел. Зимой 1938—1939 гг. кружковцы организовали два учебных лыжных похода в противогозах.

2.3. МОРЛОВ АКО В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ

В начале 1939 г. Морлов вновь возглавлял Р. М. Айунц, он же являлся и главным инженером предприятия. Н. И. Ульянов теперь занимал должность главного механика флота.

В феврале 1939 г. Р. М. Айунц обратился к начальнику АКО с рапортом о необходимости передачи Морлову базы Моховая. Целесообразность этого он обосновывал тем, что сооружения базы и Морлова находятся на одной территории, Морлов свою продукцию частично сдает на базу, при соединении организаций между ними «ликвидируются всякие распри... Также облегчается вопрос снабжения, питания и жилищный вопрос». 13 марта 1939 г. Айунц подготовил проект соответствующего распоряжения.

Этот проект был принят, и 27 апреля 1939 г. приказом по АКО № 198 базу передали Морлову. На ней предполагали возвести слип для вытягивания судов на берег, механическую, сетевязальную и траловые мастерские, склады. Отныне хозяйственная деятельность базы должна была проходить под непосредственным руководством директора Морлова [54, л. 253, 255].

Впрочем, 14 июля 1939 г. приказ № 198, «как изданный без разрешения наркома», отменялся. Теперь для организации береговой базы Морлову следовало к 10 июля завершить топографическую съемку и геологоразведочные работы на территории для составления генерального плана, который представить на утверждение недавно организованного Наркомата рыбной промышленности (НКРП) СССР. «Все строительство проводится под руководством главного инженера и врид. директора Морлова Айунца». База Моховая заканчивала свой хозяйственный год как самостоятельная единица [53, л. 177].

Фактическое объединение Морлова и базы на Моховой произошло лишь в начале 1941 г.

Капитальное строительство на Моховой не велось уже несколько лет. Из выделенных на 1939 г. 121 700 руб. не было израсходовано ни одного рубля. Но 17 декабря 1939 г. начальник АКО приказал приступить к сооружению на базе сборного холодильника. Технический надзор за ходом работ возлагался на управление строительства портового холодильника (который намеревались возвести на Кошке — песчано-галечной косе, ограничивавшей с юга Ковш Петропавловского порта). Пришедшие комплекты холодильников следовало передать с парохода АКОфлота «Сима» на лесовоз «Коккинаки» и доставить один комплект на базу до 20 декабря 1939 г. [55, л. 304].

Морлов АКО по-прежнему не имел нормальной конторы, все так же располагаясь в переоборудованном гараже. Это помещение было «низкое, темное и тесное. Условия работы работников Морлова невыносимые. Такие работники, как главный механик флота, начальник снабже-

ния со своими штатами, групповой механик совсем не имеют рабочего места. Охраной безопасности давно сделано предложение о перемещении из данного помещения, так как оно пришло в полную негодность».

1 ноября 1939 г. начальник АКО распорядился выделить предприятию дом в городе под контору по адресу ул. Лаперуза, 3 или Красинцев, 5. Комхозу АКО следовало переселить жильцов в другие дома. Контору планировали перенести на новое место не позднее 15 ноября. Этого вовремя не сделали: «Выделенный дом под правление Морлова на территории порта не освобождается. Есть постановление облисполкома и приказ начальника треста АКО об освобождении этого дома, но до сих пор не выполняется» [55, л. 220; 56, л. 8].

На жилищное строительство в 1939 г. предназначались 84 800 руб., из них к 9 ноября 1939 г. были потрачены 26 700 руб. или 31,5 %. Освоить имеющиеся средства не могли из-за отсутствия выделенного места. На базе Моховой заканчивалось возведение большого жилого дома.

Предприятие располагало квартирами и общежитиями общей площадью 455 кв. м. В течение года в эксплуатацию ввели еще 100 кв. м квартир. В этом жилье размещались 61 работник предприятия с членами семейств, всего 148 чел. Нетрудно подсчитать, что на одного жильца приходилось 3,75 кв. м жилой площади. Это было даже несколько больше, чем на других предприятиях АКО, где она нередко составляла около 2,5 кв. м. Площадь нежилых помещений Морлова насчитывала 222 кв. м [57, л. 31].

Контрольные цифры на 1939 г., составленные в конце 1938 г., не предусматривали лов траулерами и устанавливали задание сейнерам в объеме 19 000 ц. Это вызвало критику за перестраховку: «Занижение плана по сейнерам объясняется тем, что ориентируются на плохую работу этого (1938. — *С. Г.*) года» [35, л. 100]. Цифры были пересмотрены в сторону увеличения.

Представленный Морловым промфинплан на 1938—1939 хозяйственный год был утвержден приказом по АКО № 144 от 29 марта 1939 г. со следующими основными показателями: заготовка сырья: сельдь — 15 000, лосось — 3 000, треска — 1 500, камбала — 33 000, итого — 52 500 ц; вылов сейнерами — 16 800, дрефтерами — 2 700, траулерами — 33 000 ц; выпуск валовой продукции в неизменных ценах 1926—1927 г. — 669 тыс. руб. [58, л. 1].

Как видно, несмотря на явную нереальность, план вылова на 1939 г. был установлен в размере 52 500 ц. Это превышало прошлогоднее задание, выполненное всего на 11,1 %, в 1,67 раза.

Ожидаемая добыча сырца отдельными судами на 1939 г. по породам, ц, показана в табл. 2.8.

Таблица 2.8

Судно	Сельдь	Красная	Треска	Камбала	Итого
«Авача»	2 500	650	350	—	3 500
«Виллой»	2 600	650	350	—	3 600
Сейнер № 1	3 400	650	350	—	4 400
Сейнер № 2	4 300	650	350	—	5 300
«Стахановец»	400	—	—	—	400
«Ударник»	1 800	400	100	—	2 300
«Восток»	—	—	—	16 500	16 500
«Буревестник»	—	—	—	16 500	16 500
«Дальневосточник»	—	—	—	—	—
Всего:	15 000	3 000	1 500	33 000	52 500

Потребность Морлова в орудиях лова на новый сезон оценивалась в 600 дрейфтерных лососевых сетей и девять селедочных кошельков для сейнеров; 200 дрейфтерных лососевых сетей и пять селедочных кошельков для дрейфтеров, 300 селедочных сетей и 21 трал для траулеров. Эти орудия лова стоили 1 275,3 тыс. руб. Для сохранения улова требовалось запастись 15 000 куб. м льда по цене 25 руб. за один «куб» [58, л. 2].

Добытый сырец Морлов намеревался сдавать комбинатам (Олюторскому, Авачинскому, Кихчикскому, Корфскому, Жупановскому, Шубертовскому и Усть-Камчатскому) и на рефрижераторные суда «Восток-рыбхолода». Отпускные цены на сдачу центнера сырца утверждались на уровне: сельдь — 120, красная — 60, треска — 100, камбала — 118 руб. [58, л. 6].

Весной 1939 г. все подразделения Морлова готовились к предстоящей путине. Первенство в социалистическом соревновании «имени Третьей Сталинской пятилетки», предшествовавшем XVIII съезду ВКП(б), держал объявленный «стахановским» сетепошивочный цех на базе Моховая. Здесь, кроме персонала самого цеха, в межпутинный период трудились члены судовых экипажей. Они «с честью выполнили взятые на себя обязательства к XVIII съезду партии... Изготовлено к весенней путине три кошельковых невода, вполне готовых к эксплуатации. Сейчас ремонтируем еще два кошельковых невода. 2 февраля закончили пошивку тралов из смоляной нитки для лова камбалы. Ударным порядком шьются лососевые сети.

Не отрываясь от основного производства, рыбаки получили на руки льняные нитки, из которых в нерабочее время шьют сети. К 15 февраля будет связано 30 сетей. Весь цех работает по-стахановски. Рыбаки

тт. Толстун, Рохлецов, Юдков, Кузнецов, Елизаров, Раздолгин, Закревский и другие систематически выполняют планы на 168,5 %. На вязке тралов в особенности отличается стахановская бригада товарища Алешкина, досрочно закончившая выполнение производственного задания. Шлюпочные мастера Е. Д. Константинов и В. Д. Константинов сделали три шлюпки для разведчиков. Ими взято обязательство к 1 апреля изготовить еще пять шлюпок для сейнеров и дрейфтеров» [59, № 31].

К середине апреля 1939 г. на вязке лососевых сетей бригада П. Н. Пинчука вдвое перевыполняла нормы. Лучшие стахановцы работали действительно замечательно: при норме 7,5 рыбак Забелин связывал по 18, Елизаров, Немцов и Кузнецов — по 16 м сетей в день. На оторочке лососевых сетей рыбаки Толстун и Закревский при норме 300 вырабатывали до 700 м. К путине сшили восемь новых и отремонтировали пять старых кошельковых неводов. При плане 300 они изготовили 443 и восстановили 48 селедочных сетей [59, № 85].

Ремонт судов отставал от подготовки орудий лова. К концу апреля 1939 г. не были выполнены заказы, сданные механическим мастерским АКО. Отремонтированные и осмотренные Регистром траулеры не могли выйти в море из-за отсутствия угля. Ремонт сейнеров и траулеров проходил без графиков, для моряков не была введена сдельная оплата. На вопросы команды «Буревестника», почему нет сдельных расценок, механик флота Н. И. Ульянов заявил: «Нам это не выгодно». Плана вылова экипажи еще не знали [59, № 93].

Политико-моральное состояние на некоторых судах признавалось неблагополучным. Так, на траулерах «Топорок» и «Гага» между «верхней» и «нижней», то есть палубной и машинной командами наблюдался разлад, граничивший со срывом отдельных работ. Нижняя команда «Топорка» отказалась грузить уголь, объясняя это тем, что «мы не грузчики, пусть грузит верхняя команда». Эти «несовместимые факты в социалистическом производстве» не получили должной оценки парторганизации и заместителя директора по политчасти [56, л. 5].

Впрочем, высокому политико-моральному состоянию экипажей препятствовал, среди прочего, и весьма убогий быт. «За отсутствием красок долгое время не красились жилые помещения судов. В данное время находятся в грязном, закопченном состоянии, не организована дезинфекция жилых помещений против клопов и тараканов» [56, л. 4]. Техническую учебу в 1939 г. на судах наладить не удалось.

Тем не менее, в результате соревнования флота и берега ремонт механизмов и пошивка неводов закончились на месяц раньше. Этим государству сэкономили более 100 тыс. руб.

За «образцовую организацию труда», своевременную подготовку судов и орудий лова к путине, хороший ремонт механизмов силами команды начальник АКО премировал: месячным окладом — директора Морлова Айунц, 400 руб. — мастера пошива Тропина, бригадира Пинчука и технорука лова Дегтярева, 300 руб. — звеньевого сетепошивщиков Елизарова, от 100 до 300 руб. — сетепошивщиков Кузнецова, Закревского, Рохлецова, Бурлинова, Черемина, Толстуна, Нижникова, Константинова, Кочкина, 100 руб. — тралмастера Алешкина. Они выполнили нормы выработки на 150—220 %. Из имевшихся на предприятии в конце апреля 1939 г. почти сорока стахановцев никто ниже 150 % нормы не выработывал [56, л. 9].

«Работа по текущему ремонту судов, по пошивке 100 неводов и 120 орудий лова проходила по-стахановски, выявлено было 38 чел. стахановцев, которые по окончании работы были все премированы» [57, л. 15].

Из 52 500 тыс. ц, намеченных к вылову в 1939 г., Морлов добыл всего 5 283 тыс. или 10,1 % (табл. 2.9).

Таблица 2.9

Рыба, ц	План	Факт	% к плану
Сельдь	15 000	4 452	29,7
Кета	—	31	—
Красная	3 000	198	6,6
Треска	1 500	59	3,9
Камбала	33 000	543	1,6
Всего:	52 500	5 283	10,1

Готовой продукции следовало реализовать на 6 922 тыс. руб. Фактически ее сдали на 776 тыс. руб. (11,2 %). Главными причинами невыполнения стали традиционные отвлечение судов на транспортные работы и простои, зависевшие, главным образом, от клиентуры, то есть от несвоевременной погрузки и выгрузки на комбинатах. Результатом деятельности предприятия за 1938—1939 хозяйственный год стали убытки в размере 1 594 тыс. руб. [57, л. 10—11].

На продуктивность работы промысловых судов оказало влияние отсутствие угля и жидкого топлива в период лова. На лов пришлось только 7 % бюджета эксплуатационного времени, на транспортные перевозки — 34 %. Остальное время заняли простои и ремонт.

Ожидаемый рефрижератор для приема рыбы не прибыл. В связи с этим 20 июня 1939 г. начальник АКО, учитывая недостаток транспортного тоннажа и создавшееся тяжелое положение с завозом горючего и других путинных грузов, приказал передать АКОтехснабу «на дого-

ворных началах» для перевозок траулера «Буревестник», «Восток», «Дальневосточник», разведчик «Нептун», дрейфтер «Стахановец» и два сейнера [53, л. 119]. Только за октябрь–декабрь 1939 г. дрейфтер, разведчик и сейнеры перевезли 196 пассажиров и 2 172 т грузов, затратив на это 47 судосудок [58, л. 72].

Средний годовой заработок одного работника в 1939 г. составил 10 538 руб. против 8 725 руб. в 1938 г. По состоянию на 15 ноября 1939 г. в Морлове трудились 310 чел.: 198 рабочих, 73 инженерно-технических специалиста, 21 служащий, 9 учеников и 9 обслуживающих [56, л. 7].

Текущность кадров была очень высока: за год приняли 281, уволили 263, то есть, в среднем, 23 чел. в месяц. В течение года ряд работников выдвинули «с низших квалификаций на высшие». В их число вошли: четыре матроса, ставшие боцманами, четыре боцмана, назначенные вторыми и старшими помощниками капитана, два матроса, «выросшие» до старшего и третьего помощников капитана, два моториста, повышенные до второго и старшего механиков, кассир, переведенный в ответственные исполнители по кадрам, один механик, назначенный групповым [57, л. 15].

Продолжилось сотрудничество Морлова с учеными Камчатского отделения ТИНРО. 11 февраля 1939 г. начальник АКО распорядился «в целях разрешения научными силами... актуальных вопросов, стоящих перед рыбной промышленностью в части организации научно-промысловой разведки сельди в Кроноцком, Корфском заливах, бухтах Уала и Анапка», с 15 апреля по 15 ноября передать ученым дрейфтер «Стахановец». На содержание судна, изыскательские работы, освоение новых промысловых участков в Авачинском и Корфском заливах АКО выделяло 1,5 млн руб. [60, л. 118].

20 мая 1939 г. ученым «в полной готовности для выхода в море» для изучения биологии лосося до 15 ноября передавался разведчик «Сатурн». Разведчик снабжался полным промысловым снаряжением и содержался за счет АКО. Капитан «Сатурна» с момента передачи подчинялся ученым, «независимо от места нахождения», и не мог использоваться на других работах, кроме предусмотренных планом исследований.

Ученые, в свою очередь, должны были информировать АКО и Морлов о ходе работ, а при всех случаях обнаружения рыбы немедленно извещать об этом через береговую радиостанцию капитанов промысловых судов. К 1 января 1940 г. они должны были подготовить информационный отчет о проделанной работе, а к 1 мая 1940 г. — окончательный отчет с выводами и конкретными рекомендациями [53, л. 46].

29 мая 1939 г. команде «Сатурна», помимо гарантированных ставок, навигационных и столовых, были объявлены выплаты 100 руб. за каждый полноценный дрейф, «причем за весь сезон проводится 65 дрейфов» [53, л. 79].

В конце 1939 г. временно исполняющим должность директора Морлова был назначен Владимир Петрович Нахабов, главным бухгалтером — Л. М. Неласов. Основные средства предприятия по состоянию на 1 декабря 1939 г. составляли: промысловый флот в количестве 12 единиц с общей мощностью главных машин 3 730 л. с. (три траулера, четыре сейнера, два дрейфтера и три разведчика) и сетепошивочный цех. Начальником последнего трудился Василий Иванович Тропин.

Проследим работу траулера «Восток» с 17 мая по 31 декабря 1939 г. (по донесениям, направленным в политотдел АКО). Судно весь сезон ходило в транспортном режиме, перевоза горючее в бочках, снабжение и людей. Первый рейс из Петропавловска в Усть-Камчатск начался 18 мая и длился до 9 июня 1939 г. За это время «Восток» прошел 1 319 миль, перевез 688,7 т и 44 пассажира. Техническое состояние судна оценивалось экипажем как удовлетворительное, «на сезон 1939 г. траулер вполне может выполнить любой рейс, не попадая в ледовое поле. Зимой необходим доковый ремонт (смена заклепок)». Всего с 18 мая по 8 июля 1939 г. траулер прошел 3 347 миль, перевез 2 060 т и 87 чел.

Возглавлял экипаж капитан Прокопий Иванович Нешивец, родившийся в 1887 г. и имевший стаж плавания в дальневосточных водах около тридцати лет. Беспартийный капитан «до революции плавал на пароходах боцманом (со слов). На судне дисциплину держит удовлетворительно, иногда бывает бесцельная критика с мостика в присутствии всех матросов и даже пассажиров...» Старшим механиком трудился Николай Григорьевич Оборотов, родившийся в 1911 г. В 1934 г. он вступил в комсомол, а с 1939 г. являлся кандидатом в члены ВКП(б). «Дисциплину держит вполне удовлетворительно, имеет большой авторитет, по возрасту молод, но с делом справляется хорошо». Из экипажа в 29 чел. среднее образование имели всего два человека: старший помощник капитана и радист. На судне не доставало матроса и кочегара [61, л. 9].

25 июля 1939 г. капитана П. И. Нешивца сменил Владимир Иванович Кушнаренко, пробывший на судне всего неделю. С 1 августа 1939 г. капитаном стал Георгий Дмитриевич Давыдов, родившийся в 1899 г., «образование незаконченное среднее, беспартийный, в дальневосточных водах плавает с 1916 г... дисциплинированный и культурный». Сменил-

ся и стармех: им стал Александр Елисеевич Мамонтов, 1911 года рождения, «старшим механиком работает как ударник по работе» [61, л. 20].

С 16 июля 8 сентября траулер перевез еще 275 т и 187 чел., пройдя 2 002 мили. Судно простояло под погрузкой и разгрузкой 27 суток. Основным виновником простоев назывался АКОтехснаб, не имевший тары под горючее.

К началу октября экипаж траулера удалось полностью укомплектовать. Но в конце года пришлось уволить старшего помощника. Он в течение полутора месяцев исполнял обязанности заболевшего капитана, но к работе относился «весьма неудовлетворительно», на судне при стоянке бывал редко, совершил двухсуточный прогул без уважительной причины. Второго помощника капитана 17 декабря 1939 г. «посадили на два года лишения свободы за клевету на капитана Оводовского». Его место занял ревизор Калягин. Старший механик А. Е. Мамонтов за время нахождения на траулере приобрел среди машинной и палубной команд большой авторитет. В декабре 1939 г. парторганизация Морлова рекомендовала принять его кандидатом в члены ВКП(б).

Возраст членов экипажа распределялся следующим образом: в 1890—1900 гг. родились четверо, в 1900—1910 гг. — 10, в 1910—1915 гг. — 10 и в 1919—1922 гг. — шестеро. Образовательный уровень был следующим: семилетнюю школу окончили семеро, 4—6 классов — 17, и 2—4 класса — шестеро. Неграмотных в экипаже не было.

На судне действовал кружок молодежи по изучению «Краткого курса истории СССР». Состоялись шесть занятий, охватившие 24 слушателя, познакомившихся с главами «Расширение русского государства» и «Крестьянские войны и восстания угнетенных народов в XVIII в.». Правда, к концу года из-за перемещения моряков из старого состава кружка остались лишь двое: Кадыров и Алексеев. Большинство вновь поступивших — Чешко, Губанов, Кирвик — начали заниматься с пятой главы. Четверых моряков призвали в РККА.

На судне имелась библиотека, которой заведовал беспартийный коچهгар 1-го класса Телятников. Он относился к делу добросовестно, регулярно менял прочитанные книги в портовой библиотеке. Литературы, как политической, так и художественной, на судне имелось достаточно. Кроме нее выписывались четыре экземпляра газеты «Камчатская правда». В плаваниях по радио регулярно принимали сообщения Телеграфного агентства Советского Союза. Полученные последние известия доводили до сведения команды в обеденный перерыв.

С 8 октября по 7 ноября 1939 г. траулер «Восток» выполнил еще два рейса с горючим и снабжением в Усть-Камчатск и Жупаново, справившись с рейсовыми заданиями, в среднем, на 125 %. Всего за 1939 г. судно сделало пять рейсов.

Как заявил помполит траулера Ф. А. Петров, «плохо то, что в течение всего года, делая одну работу, не знали, что будем делать завтра, что должны наладить в 1940 г., не дергать с одной работы на другую. Спрашиваем директора Морлова, почему мы не имеем плана работы на 1939 г., почему не ловим рыбу? Ответ короткий — что некуда сдавать рыбу, а план у нас только на рыбу, других работ нет. Эти недостатки в 1940 г. надо исправить, работу траулера наладить нормально и только на лов, а не на другие подсобные работы... Дирекции Морлова необходимо уже в настоящее время определить работу тральщиков, чтобы каждый тральщик знал, что будет делать...»

«Около двух месяцев сидим на судне без света, нет ни свечей, ни керосина, ни новых ламп. От этого страдает производство, чистка котла. Без свечей работать нельзя, и в течение десяти дней сидим в ожидании света... Относительно питания: во всех магазинах продавали олень мясо, а для тральщиков Морлова нигде нет...» [61, л. 9—18].

По сообщению газеты «Камчатская правда», траулер в эту навигацию с успехом пользовался низкокалорийным и высокозольным корфским углем, считавшимся низкокачественным топливом [59, № 166].

А вот как во второй половине 1939 г. действовал траулер «Буревестник» (по донесениям помполита С. В. Слабожанина). Его использовали в малом каботаже для развоза по побережьям полуострова небольших партий груза и пассажиров, перебрасывать которые на крупных судах было невыгодно. Траулер совершил 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, грузовые работы заняли 1,5, простои составили 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 судна:

«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 со своим собратом «Востоком». Подобный же договор действовал и на самом «Буревестнике» между палубной и машинной командами. В состязании между ними отличились кочегары Забклин, Забуждин, Сушин, которые несмотря на низкую калорийность корфского угля устойчиво держали давление пара 12—13 атмосфер. Неплохо трудились и матросы Бутаков и Рузанкин [61, л. 3—10].

В конце 1939 г. траулеры оказали помощь терпевшему бедствие пароходу ДВГМП «Искра».

С января до конца июля 1940 г. должность директора Морлова временно исполнял Владимир Петрович Нахабов. Затем его сменил парторг Павел Иванович Мамонов.

В составе флота предприятия в течение 1940 г. произошли изменения. В начале года оно приняло от ТИНРО паровой траулер «Лебедь», от Дальгосрыбтреста — траулеры «Гага», «Топорок» и «Палтус». 12 августа 1940 г. пришло распоряжение Главвостокрыбпрома вернуть «Лебедь» ТИНРО. Перед убытием во Владивосток он должен был сослужить АКО последнюю службу: доставить соль комбинату им. А. И. Микояна, прекратившему лов из-за ее отсутствия. «В связи с тем, что присланный для приемки траулера капитан Филиппев затягивает приемку, ссылаясь на ряд совершенно ненужных формальностей, траулер “Лебедь” направить во Владивосток с командой Морлова. Сдачу траулера поручить капитану траулера Гонсиоровскому» [62, л. 140].

В береговом хозяйстве также происходили изменения. 17 февраля 1940 г. НКРП СССР распорядился объединить Авачинский рыбокомбинат с базой Моховой. 23 февраля 1940 г. приказом по АКО № 63 база как самостоятельное предприятие ликвидировалась с 1 марта 1940 г. Директором Авачинского комбината назначался Федоров, базы Моховой — Ковалев [63, л. 170].

31 марта был заключен подрядный договор с трестом Камчатрыбстрой о строительстве на Моховой берегового холодильника. Приемка готового сооружения началась 23 ноября 1940 г. [64, л. 122]. На холодильнике стояли два паровых котла, паровая лебедка, калоризаторный двигатель «Болиндер» мощностью 35 л. с. производства одного из астраханских заводов, электроустановка «АМД» мощностью 24 л. с., абсорбционная холодильная установка АБУ производительностью 135 000 ккал в час. База располагала трактором ХТЗ с мотором в 40 л. с. и тремя катерами с моторами «Ашемже», «Ханьшин» и «Коммунист».

Летом на базе строилась контора. Здесь без проектов и смет начали сооружать столярные мастерские и слип, но в мае работы прекратились, «как бесплановые и не обеспеченные средствами» [65, л. 22]. В конце 1940 г. завершилась постройка лабазы и жилого дома, причем они обошлись гораздо дороже, чем ожидалось, «по причине отклонения от проектов, что вызвано условиями местности».

В 1940 г. базу возглавил опытный тралмастер Николай Артемович Томашевский. База обеспечивала суда Морлова снабжением, водой, льдом, ремонтом (кроме докового и капитального), промысловым снаряжением. В 1940 г. на ней имелись всего два дома, строился склад для сетематериалов и готовых орудий лова. Рабочие жили в палатках, в них же хранились материалы и помещались временные мастерские по изготовлению орудий лова. Территория базы хаотично, без генерального

плана застраивалась индивидуальными хозяевами. Такая застройка требовала «коренной реорганизации, хотя бы в интересах самой элементарной промысловой санитарии... Там же мыслится проведение жилого и бытового строительства».

В 1986 г. А. Е. Мамонтов вспоминал: «Ловили мы тралами, которые шили на Моховой в деревянном с маленькими окошечками под потолком бараке. Мы шутили тогда: на улице жили, на улице шили. За образец брали михеевский (мурманский) трал, укоротив под местные потребности его сквер. В неэффективности этих тралов мы убедились уже в пятидесятые годы, а до того ловили, чем было...»

Школы на Моховой в то время не имелось, она находилась в селе Авача. Местным ребятишкам приходилось добираться туда и обратно в любую погоду пешком по тропинке над обрывистым берегом.

В июне 1940 г. Морлов передал Петропавловскому порту жилой дом на ул. Красинцев, 2. Здесь намеревались разместить детские ясли, но пока временно сохранили квартиры главного инженера АКО Айунца и директора Морлова Нахабова [66, л. 16].

Промфинплан Управления морского рыболовства АКО на 1939—1940 хозяйственный год был утвержден приказом по АКО № 126 от 1 апреля 1940 г. «со следующими основными показателями: сельдь — 19, красная — 3,5, кета — 0,5, треска — 1,0, камбала — 22. Всего 46 тыс. ц., в том числе по промысловым судам: сейнеры — 17,6, дрейфтеры — 6,4, траулеры — 22. Сдача: сельдь и лососевые первый сорт — 90 %, второй сорт — 10 %, камбала первый сорт — 80 %, второй сорт — 20 %» [67, л. 1].

План добычи рыбы по судам показан в табл. 2.10, ц [67, л. 9].

Таблица 2.10

Судно	Сельдь	Лосось	Треска	Камбала	Итого
Сейнеры (4 шт.)	3 550	700	160	—	4 410
Итого:	14 200	2 800	640	—	17 640
Дрейфтеры (2 шт.)	2 400	600	180	—	3 180
Итого:	4 800	1 200	360	—	6 360
Траулеры «Гага», «Топорок»	—	—	—	22 000	22 000
Всего:	19 000	4 000	1 000	22 000	46 000

На лове должны были использоваться два траулера из семи имевшихся («Гага» и «Топорок»). Для ловецких судов следовало заготовить 310 селедочных и 590 лососевых сетей, семь селедочных кошельковых неводов и девять тралов. На построение новых орудий лова в сетеповивочных мастерских выделялись 481,9 тыс. руб., на ремонт — 594 тыс. Для сохранения улова Авачинский, Озерновский, Усть-Камчатский

и Жупановский комбинаты должны были запастись для Морлова 5 500 «кубов» льда [67, л. 2].

Промысловым судам устанавливался следующий режим работы в судомесяцах (табл. 2.11).

Таблица 2.11

Суда	Лов	Разведка	Перевозки	Ремонт и отстой
Сейнеры	24	—	—	24
Дрифтеры	12	—	—	12
Траулеры	12	—	—	40
Разведчики	—	18	20	18
Всего:	48	18	20	94

Пять траулеров («Восток», «Буревестник», «Дальневосточник», «Палтус» и «Лебедь») именовались «транспортными». В течение года каждый из них должен был проработать 200 судосутки (70 на ходу с грузом, 30 без груза, 100 на стоянке) [67, л. 12—13]. Для всех семи траулеров на год требовались 13 616 т угля, из расчета расхода 11 т в сутки на ходу и 3 — на стоянке, 21 707 кг машинного и 3 127 кг цилиндрического масла на сумму 23 806 руб. и 7 990 т воды стоимостью 27 965 руб. [67, л. 21—29].

Плановый списочный состав Морлова предусматривал 396 должностей: 230 рабочих, 109 инженерно-технических, 22 служащих, 20 обслуживающих и 15 учеников. Средняя годовая зарплата рядового работника должна была составить 12 030, инженерно-технического сотрудника — 19 140 руб.

Непосредственно на судах должны были трудиться 131 рядовой моряк, 65 лиц командного состава и к ним приравненных, восемь учеников. Средняя зарплата моряков — 12 977 руб. в год. Каждому работнику следовало произвести продукции, в среднем, на 8 625 руб. в ценах 1926—1927 гг. [67, л. 3].

Для приглашения необходимых квалифицированных специалистов (главного инженера, двух экономистов, электротехника, четырех капитанов и их старших помощников, одного механика и трех радистов) на 1940 г. выделялись 98 000 руб. [67, л. 30].

В итоге деятельности предприятия намеревалось получить в 1940 г. прибыль в размере 261,2 тыс. руб. [67, л. 5].

Выполнить намеченное вновь не удалось. 25 декабря 1940 г. начальник АКО В. Р. Дедков утвердил баланс основной деятельности Морлова с убытком 1 738 811 руб. 95 коп. Годовая программа оказалась выполнена на 42,4 %, что, «даже с учетом отвлечения флота на грузоперевозки, не оправдывается теми возможностями выполнения плана,

которые у Морлова имелись...» Выпуск продукции в неизменных ценах составил всего 27,6 % задания. Удалось сэкономить фонд зарплаты в абсолютной цифре более чем на миллион рублей, но с учетом невыполнения плана он оказался перерасходован на 10,8 %. Себестоимость центнера рыбы превысила ожидаемую на 58 %. В итоге хозяйственная деятельность Морлова вновь была признана неудовлетворительной [65, л. 1].

Результаты лова 1940 г. по видам рыб показаны в табл. 2.12.

Таблица 2.12

Вид рыбы	План, ц	Факт, ц	% выполнения
Сельдь	19 000	15 128	79,6
Красная	3 500	—	—
Кета	500	—	—
Треска	1 000	28	2,8
Камбала	22 000	4 292	19,5
Прочие	—	69	—
Всего:	46 000	19 517	42,4

Сейнеры выполнили задание на 71,2 %, дрифтеры на сельди — на 104,6, а на треске — всего на 1,4 % (при плане 360 — вылов 5 ц), траулеры, промышлявшие камбалу, — на 19,5 %. Срыв плана сейнерами и дрифтерами объяснялся тем, что в период самого интенсивного лова в Олюторском заливе их «переключили» на грузовые работы для обслуживания комбинатов восточного побережья. А в период летнего лова (май и июнь) суда простаивали в Петропавловске из-за отсутствия горючего. Те же причины лежали и в основе неуспеха траулеров.

При этом люди делали все от них зависящее. Дрифтер «Ударник» (капитан Козинец) не просто справился с годовым планом, но и перевыполнил его на 17 %. Сейнер № 2 «в дневное время производил лов, что является вообще большим доказательством, что сельдь можно ловить дрифтерами и сейнерами не только темной ночью, но и днем».

Доля улова, добытого различными способами, показана в табл. 2.13.

Таблица 2.13

Вид лова	План, ц	Факт, ц	% выполнения
Траловый	22 000	4 384	19,9
Сейнерный	17 600	10 107	57,4
Дрифтерный	6 400	5 026	78,5
Всего:	46 000	19 517	42,4

Траулеры вышли на промысел вместо 15 марта по плану только 25 мая из-за отсутствия угля и завершили его 1 июля, так как их отозвали на грузоперевозки [65, л. 24].

Добытая траулерами камбала сдавалась низкими сортами. Ее ловили на Западной Камчатке на Явинской банке, а сдавали на рефрижераторное судно, стоявшее в бухте Жировой на восточном берегу, в силу чего сырец лежал в трюмах несколько дней, теряя качество [65, л. 10].

Заключение о деятельности предприятия отмечало, что в Морлове «не было должной борьбы за сохранение социалистической собственности, в результате чего имеются недостатки материальных ценностей на 576,5 тыс. руб. и излишки 535 тыс. руб.». Одной из причин этого была текучесть кладовщиков: за восемь месяцев их сменилось пятеро, причем нередко дела сдавались без надлежащего оформления, документация велась плохо. «Работники складов низкой квалификации, малограмотные, в результате у одного излишки, у второго недостача...»

Бывшего главного бухгалтера Морлова сняли с работы и привлекли к судебной ответственности, которой ему, впрочем, удалось избежать. Порядок в учете постепенно навели, и к концу 1940 г. здесь были «достигнуты явно бесспорные положительные результаты» [65, л. 5].

По мнению инженера добычи В. П. Нахабова, временно руководившего предприятием в первой половине года, при оценке хозяйственной деятельности следовало «подойти к последней всесторонне, с учетом имеющихся на общем фоне недостатков и трудностей значительных положительных результатов в деле постановки активного лова на твердую основу, в чем, в смысле абсолютной добычи, достигнуты результаты, не имеющие равного примера за пятилетнее существование Морлова на Камчатке» [65, л. 3].

Действительно, несмотря на недостаток средств на ремонт флота и его плохое техническое состояние, длительные перебои с топливом, отрыв промысловиков на всегда оказывавшиеся убыточными грузоперевозки, Морлов добыл в 1940 г. рыбы почти вчетверо больше предыдущего сезона (точнее, в 3,69 раза).

Текучесть кадров оставалась очень высокой. За 1940 г. вновь приняли 578 и уволили 604 чел. Трудовая дисциплина среди работников команд судов была слабой, имели место многочисленные нарушения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г., преимущественно выражавшиеся в прогулах и пьянстве.

Зимой 1939—1940 г. из-за отсутствия угля на судах их экипажи менялись особенно часто: на работу приняли 281, уволили 263 чел., из них 145 — за прогул. Принимаемые в большинстве представляли собой уволенных с других предприятий АКО «как дезорганизаторов производства». Результатом стала «недопустимо низкая трудовая дисциплина».

Капитан разведчика «Сатурн» в присутствии команды демонстративно отказался выполнить задание директора, чем «поощрял дезорганизацию трудовой дисциплины вверенного ему судна». Случалось, что некоторые капитаны и их помощники не только не вели борьбу с «дезорганизацией», но в отдельных случаях насаждали ее. «При этом необходимо учесть, что на судах Морлова малоопытные, не вполне подготовленные вторые и третьи помощники капитанов, которые не только не справляются с укреплением трудовой дисциплины, а своим неумением усугубляют развал...»

Партийно-комсомольская прослойка, являвшаяся костяком, на котором держалась дисциплина, на предприятии численностью 319 чел. была незначительна. В Морлове имелись 30 комсомольцев. Больше всего их (по пять человек) находилось на траулерах «Буревестник» и «Топорек», а вот на «Аваче», «Вилюе» и «Ударнике» не было совсем.

В штате плавсостава не хватало 40 чел. Это перегружало моряков, нарушало порядок предоставления выходных дней и вызывало недовольство. К этому добавлялась систематическая несвоевременная выдача денег судам на продовольствие: дирекция Морлова не имела оборотных средств. Снабжение продовольствием со стороны Камчатторга было недопустимо плохим. Нередко суда, уходившие в промысловые рейсы, имели только муку и крупу. Вообще, к Камчатторгу со стороны Морлова имелось много вопросов. Моряки, надолго оторванные от базы, не имели возможности приобретать требующиеся товары. «Люди обнаживаются, и, по существу, лишены советской торговли».

По мнению секретаря партийной организации Морлова П. И. Мамонова, для поднятия дисциплины в ближайшее время требовалось:

— укомплектовать личный состав флота хорошими производственниками-комсомольцами комбинатов. «Необходимо дать разверстку по комбинатам, которые будут собраны судами Морлова, работающими в разных районах побережья, что даст возможность оздоровить личный состав судов»;

— погасить задолженность комбинатов Морлову, чем создать благоприятию необходимые оборотные средства;

— выделять необходимое из поступающих продуктов даже при отсутствии судов на базе, храня до их прихода;

— организовать на судах ларьки «по образцу Мурманского промыслового флота» с товарами первой необходимости.

Все это, справедливо полагал партторг, «даст возможность ликвидировать текучесть рабочей силы на судах» [68, л. 23—25].

Покажем, как работал флот Морлова в течение 1940 г. В феврале в Петропавловске сложилась неблагоприятная обстановка со снабжением продуктами. В частности, в магазинах и столовых города отсутствовала свежая рыба. 19 февраля начальник АКО распорядился отправить траулер «Топорек» на лов камбалы. Для выхода на судно следовало погрузить 250 т угля, хранившегося в порту, 50 т — имевшегося в Сероглазке, а также 30 т «хорошего угля» с «Дальневосточника». К 1 марта Камчатторгу следовало доставить не менее 50 т камбалы. Для непосредственного руководства ловом директор Морлова лично отправился на «Топорке» в море [63, л. 153].

10 апреля 1940 г. начальник Главвостокрыбпрома на основании приказа НКРП СССР распорядился передать ТИНРО из АКО один дрейфтер в «отремонтированном и пригодном для работы в навигацию 1940 г. виде» со всем необходимым и командой. 29 апреля 1940 г. новый начальник АКО С. П. Емельянов выделил для этого «Стахановец», который следовало перегнать из Петропавловска во Владивосток [66, л. 173, 175].

В начале мая 1940 г. дважды садился на мель из-за неисправности рулевой машины траулер «Дальневосточник». 8 мая 1940 г. его капитан Р. Г. Кеербергена «за неоднократные посадки судна на мель без уважительной причины» освободили от должности и направили в резерв, а судно передали К. К. Бергу [69, л. 87].

20 мая 1940 г. «Дальневосточник» на два рейса выделялся для доставки пассажиров, следовавших в Усть-Камчатск и долгое время ожидавших отправки в Петропавловске. В трюмах траулера соорудили нары, снабдили его необходимым количеством спасательных поясов и плавсредств. Билеты приобретались за наличные [66, л. 65].

Вечером 27 мая 1940 г. «Дальневосточник» с 94 пассажирами и 16 т бочечной клепки снялся из Усть-Камчатска в Петропавловск. Одного члена экипажа пришлось оставить на берегу «за дебоширство с посторонними лицами». Из 30 чел. команды «пришли с берега шестеро пьяных, и в море был устроен дебош и отказ работать, за что приказом они списаны с работы» [69, л. 5].

В мае траулер «Гага» (капитан П. М. Иванов) ловил на Западной Камчатке. С утра 23-го до девяти вечера 28-го мая судно сделало 51 траление и поймало 25 т. Глубина здесь достигала 120 м, рыбы оказалось мало. 29 мая траулер пошел с уловом к рефрижератору в бухту Жировую.

После сдачи улова моряки сутки ремонтировали котел. Один из кочеваров заболел, его пришлось на разведчике отправить в Петропав-

ловск. Капитан доложил руководству: «Выехать на лов при наличии двух кочегаров невозможно... Пришлите двух кочегаров 1-го класса... В противном случае вынужден вернуться в порт для пополнения команды». Но по приходе в порт экипаж мог разбежаться. Поэтому капитан информировал начальство, что во избежание «утечки команды» к берегу подходить не будет, а встанет на внешнем рейде [69, л. 119].

В июле 1940 г. сейнеры и дрейфтеры находились на Восточной Камчатке. 12 июля экипаж сейнера № 2 (капитан Соловьев, неводчик Пинчук) *впервые начал дневную добычу сельди*. До этого рыбаки придерживались старой традиции ловить ее темными ночами, определяя перемещение косяков по фосфорическим вспышкам на поверхности воды. В районе Жупановского комбината капитан и неводчик заметили на море необычную рябь, вызванную всплесками рыб. Так впервые днем был обнаружен косяк сельди. Первый же замет принес 200 ц. Днем 14 июля взяли еще 400 ц.

«Когда рыбаки пришли в Петропавловск и рассказали, что они ловили сельдь днем, им не поверили.

— Не может этого быть! Все селедку ловят ночью, а вы днем. Да вы просто шутите! Ведь ночью ловят селедку на Каспии, в Приморье. Везде селедку ловят ночью.

— Не верите, как хотите, а мы ловили днем!» [70, № 201].

15 июля с сейнера № 2 доложили о складывавшейся на промысле обстановке: «По состоянию на 15-е сдано сейнерами более 1 500 ц сельди. Отлично работает команда сейнера 2, капитан Соловьев, начальник лова Пинчук. Ими сдано 1 100 ц. За один замет 13-го взято более 1 000 ц. Из них за двое суток сдано только 700, остальная сельдь в результате преступной приемки залегает в неводе, невод рвется, перегружаем рыбу в трюм с потерей качества».

Близлежащие комбинаты брали улов плохо. «Руководители не спешат с приемкой даже со своих неводов... Сейчас угрожающее положение с рыбой на сейнере № 2, разведчике “Юпитер”. За истекшие сутки приняли только четыре кунгаса. Никаких актов не подписывают... За 15-е не сдано ни одного кунгаса. Прошу молниевую принять выловленную сельдь, обеспечить дальнейшую приемку» [69, л. 172].

«Сейнер опять в море. Шесть часов вечера 20 августа. Солнце клонилось к закату. Яркие лучи его золотили морскую поверхность. Капитан и неводчик на вахте. Они внимательно наблюдают за морем. Входим в бухту Жировую. Вдруг заметили всплески воды. Это оказался огромный косяк сельди. За один замет невода поймали около 1 000 центнеров

сельди. Сейнер взял на борт 727 центнеров, да нагрузил в мешок (садок) 116 центнеров. Это был необычайно рекордный улов кошельковым неводом в камчатских водах...» [70, № 201].

Ожидавшийся в июле рефрижератор «Востокрыбхолода» не пришел. Для того, чтобы не срывать промысел, решили, что траулер «Топорок» будет сдавать пойманную камбалу Авачинскому комбинату на базы Моховую и Тарью. Здесь эту рыбу намеревались солить в чанах без головы и внутренностей или целиком сухим стоповым посолом. Траулер «Лебедь» должен был организовать экспериментальную добычу сельди дрейтерными сетями с обработкой выловленного сырца непосредственно на борту, вплоть до тарировки. Одновременно «Лебедю» следовало служить обрабатывающей базой для сейнеров, которые по каким-либо причинам не могли сдать сырец на комбинаты [62, л. 198].

В начале сентября 1940 г. инженер ТИНРО Шикалов предложил увеличить количество заметов кошелькового невода путем небольшого переоборудования сейнеров, доведя их вооружение до двух неводов. Он тоже рекомендовал использовать на промысле еще одно судно — приемную базу [70, № 204].

4 сентября рыбаки Морлова собрались на сейнере № 1. Здесь они обсуждали опыт дневного лова, полученный командой сейнера № 2, передовую статью газеты «Камчатская правда», озаглавленную «В море, на активный лов», и предложения инженера Шикалова по совершенствованию организации промысла.

Капитан дрейтера «Ударник» Козинец говорил о необходимости обзаведения «маткой»: «Если будет выделена плавучая база, то мы сможем ловить рыбу круглосуточно, тогда в два-три раза перекроем свои планы. В настоящее время рыбу мы ловим не более трех часов в сутки, остальное время мы или ремонтируемся, или стоим в порту, или бегаем за продуктами. Организация плавучей приемной базы позволит нам избежать этих простоев». Он заявил, что не видит препятствий к дневному лову сельди, так как неоднократно натыкался на косяки рыбы, но ловить не мог из-за того, что следовал с уловом на береговую базу. Аналогичное мнение высказывал и неводчик сейнера № 1 Тропин.

Групповой механик Цуркан и боцман сейнера № 1 Товкач предложили использовать плавбазу не только для сдачи улова, но и как снабженческое судно, а также в качестве ремонтной базы. «Порвался немножко невод — опять в порт, произошла какая-нибудь самая незначительная поломка машины, болтик сломается — тоже идем в порт...»

Неводчик дрифтера «Стахановец» Баталов уверенно заявил: «Пусть скорее дадут нам траулер. Мы завалим его рыбой!»

Недоумение рыбаков вызвало отсутствие на таком важном совещании начальника АКО и главного инженера АКО Айунца, еще недавно руководившего Морловом и хорошо знавшим его проблемы [70, № 207].

Спустя несколько дней, 7 сентября 1940 г. экипаж сейнера № 2 выступил с почином «За десяти тысячный улов сельди на каждый сейнер!» В ознаменование пятилетия с начала стахановского движения и двухсотлетнего юбилея Петропавловска рыбаки приняли обязательство до конца года добыть 10 000 ц. К 30 августа они уже поймали 3 600 ц при плановом задании 4 400 ц. Рыбаки подсчитали, что средний улов за сутки в августе составил 80 ц. С учетом того, что сентябрь и октябрь в промысловом отношении являлись самыми продуктивными, они предполагали поймать за это время еще 6 400 ц.

«Выловленный сырец обязуемся сдавать весь высокого качества. Обязуемся также обеспечить бесперебойную работу сейнера и всех его механизмов, содержать в хорошем состоянии орудия лова. Наш невод находится в эксплуатации уже две путины, мы принимаем обязательство провести неводу капитальный ремонт своими силами в процессе работы, не прекращая лова» [70, № 207]. В случае успеха экипаж мог установить всеоюзный рекорд, ибо ни один сейнер в СССР такого улова еще не достигал.

Забегая вперед, отметим, что выполнить намеченное не удалось. С планом рыбаки сейнера № 2 справились на 88,4 %. Тем не менее, его команда показала «подлинно стахановские методы труда». Были случаи, когда за один зачет она брала по 1 000 ц сельди.

Научно-исследовательская шхуна ТИНРО «Дежнев» с 5 по 8 сентября проводила опытный лов дрифтерными сетями в районе от мыса Опасного до бухты Ахомтен (ныне Русская). Выяснилось, что сельдь в этих местах идет разряжено. Три дрейфа шхуны дали улов 5, 22 и 45 ц. Особенно высокие уловы наблюдались в ночь с 7 на 8 сентября. Средний вес сельди составлял 500 г.

Выловы сейнеров, работавших здесь кошельковыми неводами, резко упали (не более 20—30 ц за сутки). Ученые ТИНРО Полутов и Косюченко 10 сентября рекомендовали им перейти на дрифтерный лов по опыту «Дежнева». Они же советовали «распутывать сети на берегу. Надо сделать так, чтобы суда активного лова сдавали сети с уловом на берег и тут же получали новые сети». Только при этом условии дрифтерный лов мог стать эффективным.

Траулеры в это время рыбу не промыслили [70, № 209].

Дрифтер «Ударник» (капитан Козинец, неводчик Кузнецов) первым (и единственным) в Морлове выполнил годовой план добычи и успешно продолжал трудиться. За 27 и 28 сентября за воротами Авачинской губы он поймал 478 ц сельди. К началу октября 1940 г. «Ударник» перевыполнил план на 17 %. В ночь с 7 на 8 октября судно поймало еще 70 ц. В эту же ночь разведчик «Юпитер» (капитан Жданович) добыл 108 ц. Сейнеры в это время работали в Олюторском заливе [70, № 229, 237].

«Октябрьский лов сельди в Олюторском заливе является началом работы нового хозяйственного года по добыче. Придавая большое значение дальнейшему изучению эксплуатации этого лова, дающего возможность расширить период лова, а также правильной организации работы судов Морлова в Олюторском заливе», начальник АКО приказал не позднее 28 сентября отправить туда «Авачу», «Виллой», сейнеры № 1 и 2.

Туда же «для увеличения эффекта лова» по окончании рейса в Пачинский комбинат на экспериментальную добычу сельди пелагическим тралом посылались траулер «Топорок». На нем также имелись дрифтерные сети, «как для себя, так и для сейнеров, в случае разреженного хода сельди». Траулеру следовало оказывать помощь сейнерам «в случае аварии». На Олюторский комбинат на сейнерах отправлялись 100 т соли, 100 брезентовых засольных чанов, 100 пар резиновых сапог, 1 000 пар бязевых перчаток и 120 комплектов теплой спецодежды.

Директор комбината Захаров обязывался организовать бесперебойный круглосуточный прием сельди, не допуская задержек более пяти часов. Во избежание простоев судов ему следовало заранее подготовить засольное хозяйство на обеих базах комбината, обеспечив его всем необходимым, организовать бригады засольщиков, мойщиков, укладчиков сельди и грузчиков. Последние должны были передавать на подошедший рефрижератор «Волга» в сутки не менее 100 т готовой малосольной сельди [62, л. 18—19]. Для завершения лова октябрьской олюторской сельди, ее своевременной уборки и сдачи на «Волгу», траулер «Гага» отправлялся в Усть-Камчатск, где должен был принять ящичную клепку для Олюторского комбината. Там из нее собирали ящики для малосольной сельди.

С учетом подхода танкера «Максим Горький» с топливом, все горючее на сейнерах следовало пустить в дело, «не оставляя запасов, ни в каком случае не допуская простоя судов в бухте при наличии благоприятной работы». В условиях осенней штормовой погоды сейнеры не менее двух раз в сутки в определенные часы должны были связываться

по радио с берегом. «Аваче», не имевшей радиостанции, следовало находиться в непосредственной близости с одним из радиофицированных судов. Береговая станция ежесуточно докладывала управлению АКО об улове каждого судна. Для предотвращения аварий во время штормовой погоды вводились дежурства для наблюдения за состоянием плавсредств в бухте и у пристани. На них суда выходили по очереди.

На Олюторском комбинате организовали прием сельди, собрав для этого специальные бригады. По прибытии с «Гагой» клепки комбинат приступил к сколачиванию по 500 ящиков ежедневно. С приходом на его рейд «Волги» бригады распределялись таким образом, чтобы одновременно принимать сельдь и солить ее [64, л. 43].

По завершении сельдевой путины началась подготовка флота к зимовке. 6 ноября 1940 г. АКО распорядилось все траулеры, находившиеся на восточном побережье («Гага», «Топорок», «Восток» и «Дальневосточник»), и сейнеры, ловившие в Олюторском заливе, по окончании рейсов загрузить в Корфе углем и доставить его в Петропавловск. Ожидаемого топлива (1 200 т) должно было хватить для зимней стоянки.

Начальнику Петропавловского порта М. В. Стукалину к 10 ноября следовало отвести Морлову в Ковше место, достаточное для расстановки девяти деревянных судов и пяти траулеров «с соблюдением противопожарных разрывов, с таким расчетом, чтобы не допустить стоянки этих судов между судами других типов и владельцев, что имело место в зимнюю стоянку судов в 1939/40 г.» [64, л. 87].

Пришедший в Петропавловск «Дальневосточник» 14 ноября 1940 г. был отправлен под командованием К. К. Берга к месту аварии ледокола «Малыгин». На борту траулера находилась поисковая экспедиция. Судно снабдили всем необходимым для плавания из расчета на полтора месяца. Капитану следовало поддерживать связь с береговыми радиостанциями и ежедневно информировать М. В. Стукалина о ходе работ [64, л. 84]. Расходы на поиски «Малыгина» составили 1 026 тыс. руб.

В конце ноября 1940 г. «Топорок» и «Дальневосточник» принимали участие в поиске вышедшего 29 ноября из Карагинского рыбокомбината в б. Оссора кавасаки № 202. Обратное суденышко не вернулось. На его борту находились шесть человек. Поиски, ведшиеся на море и по берегам пролива Литке на нартах, результатов не дали...

Завершивший ремонт «Буревестник» 5 декабря 1940 г. отправился на лов камбалы и трески. В течение декабря судно должно было добыть 2 000 ц. Часть свежей рыбы с него в первую очередь направляли в Петропавловск для продажи населению. Остальной сырец обрабатывали

непосредственно на судне: распластанную треску солили, а камбалу охлаждали льдосоляной смесью. Так на Камчатке был впервые опробован новый способ сохранения рыбы, предложенный технологом АКО Б. В. Крюгером.

В трюмах траулера оборудовали отсеки с разборными стенками для укладки рыбы. На жестянобаночной фабрике на каждый отсек заказали десять листов жести, судно снабдили необходимым инвентарем для обработки рыбы и спецодеждой. В отсеки слоями засыпали лед и соль, накрывая их затем листами жести. На жесьть укладывали рыбу, сверху снова помещали лед и соль. Рыба хорошо промораживалась, хранилась до выгрузки в Петропавловске и сдавалась первым сортом. На Авачинском комбинате ее «окончательно приводили в ликвидный вид для реализации Камчатторгу», укладывая камбалу в ящики и досаливая треску.

Для команды разработали систему оплаты труда, «стимулирующую работу на рыбе в зимних условиях». На траулер направили квалифицированных ловцов со становящихся на зимний отстой сейнеров, Авачинский комбинат командировал одного засольного мастера.

В море отправились и руководители. Общее начальство над рейсом возлагалось на директора Морлова П. И. Мамонова, ловом руководил инженер добычи В. П. Нахабов, обработку улова контролировал инженер-технолог управления АКО Б. В. Крюгер. Крюгеру поручалось провести опытные работы по замораживанию краба из прилова с целью доставки потребителям [64, л. 156—157].

1940 г. стал в определенной степени поворотным моментом в деятельности Морлова: в этом году значительная часть флота (в основном, сейнеры и дрейфтеры) работала непосредственно на лове рыбы. В прошлые годы сельдь добывали, главным образом, поздней осенью в Олюторском заливе, в 1940 г. — в июле-октябре в Авачинском заливе, неподалеку от Петропавловска.

Работу осложняла недостаточная изученность районов промысла, путей миграции и мест обитания рыбы в различное время. Промысловая разведка флот необходимыми данными не обеспечивала. Происходило это оттого, что она не имела достаточно технических средств. Запланированная авиаразведка (140 полетных часов) не применялась ввиду того, что самолеты того времени не могли летать ночью.

Со сдачей по-прежнему имелись сложности. Если лов занимал 1,5—2 часа, то переход на базу и обратно — 10—12 часов [70, № 222]. Все это вновь свидетельствовало о том, что флоту требовалась приемная плавучая база.

2.4. МОРЛОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И СОВЕТСКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙН

В плане развития на 1941 г. АКО, учтя опыт работы сейнеров на лове сельди в путину 1940 г., показавший его рентабельность, просило НКРП СССР выделить ему «в целях расширения добычи» 10 сейнеров из 100, которые намеревались построить на дальневосточных верфях, и один траулер для обслуживания сейнеров. Для обеспечения бесперебойной зимней работы имеющихся траулеров и сейнеров АКО требовалось зарезервировать 3 000 т угля и 200 т жидкого топлива [71, л. 268].

По состоянию на 1 января 1941 г. в Морлов входили 14 промысловых судов, табл. 2.14 [72, л. 19].

Таблица 2.14

Суда	Мощность, л. с.	Грузоподъемн., т	Водоизм., т
Сейнеры № 1 и 2	270	55	248
Сейнеры «Авача» и «Виллой»	270	60	253
Дрифтеры «Ударник» и «Стахановец»	150	30	179
Разведчики «Нептун», «Сатурн», «Юпитер»	150	20	124
Траулер «Востоку»	650	229	1 170
Т-р «Дальневосточник»	675	213	915
Траулер «Гага»	650	245	1 254
Траулер «Топорок»	680	202	1 210
Траулер «Буревестник»	600	194	1 136
Всего:	5 085	1 433	7 293

7 января 1941 г. приказом народного комиссара рыбной промышленности СССР А. А. Ишкова № 6-л директором Морлова был назначен Георгий Яковлевич Ермошкин, «орденоносец, пионер круглогодичного лова на Каспийском море». Наркомат направил его на Камчатку с заданием и здесь наладить круглогодичную добычу рыбы.

В январе 1941 г., по примеру прошлого сезона, Морлов сдавал свежий улов Авачинскому рыбокомбинату для снабжения Петропавловска. Цена на рыбу на рейде базы Моховой устанавливалась равной: камбала — 70, треска — 66 руб. за центнер. Разница между расчетной ценой и коммерческой себестоимостью «учитывалась особо» [73, л. 83]. Рыба поступала в магазины и столовые предприятий города.

Еще в октябре 1940 г. НКРП СССР распорядился организовать при подведомственных ему промышленных предприятиях пригородные хозяйства. 15 ноября облисполком принял решение выделить для них

земельные участки. 27 февраля 1941 г. Морлову дали землю на базе Моховой. Ее требовалось раскорчевать, вспахать и обработать. На площади 10 га намеревались посеять картофель (5 га), капусту и турнепс (4 га), а также редис, лук, морковь и свеклу. На животноводческой ферме предполагалось иметь по пять коров, лошадей и свиней [73, л. 66, 268].

Производственная программа Морлова на 1941 г., утвержденная 30 января, предусматривала вылов 40 000 ц сырца (табл. 2.15) [72, л. 5].

Таблица 2.15

Порода	Сейнеры	Дрифтеры	Траулеры	Итого
Сельдь	13 100	4 900	—	18 000
Красная	1 500	500	—	2 000
Камбала	—	—	20 000	20 000
Всего:	14 600	5 400	20 000	40 000

Потребность предприятия в орудиях лова на предстоящий сезон оценивалась в девять кошельковых селёдочных неводов и 18 тралов. Лед для хранения улова в объеме 5 000 куб. м «самозаготовкой» намеревались запастись в бухтах Жировой и Моховой.

Плановая численность персонала определялась в 586 чел., из них 232 чел. плавсостава со среднегодовой зарплатой 12 149 руб. Оклады моряков представлены в табл. 2.16 (в рублях).

Таблица 2.16

Должность	Сейнер	Дрифтер	Разведчик	Траулер
Капитан	924	753	753	1 200
Старший помощник	686	594	594	928
Второй помощник	594	528	—	761
Старший механик	818	674	674	1 051
Второй механик	634	554	554	812
Матрос 1-го класса	330	330	330	432
Моторист (машинист)	462	462	462	480

В управлении Морлова трудились 12 инженеров и техников и четверо обслуживающих (курьер, уборщица, два сторожа). Предприятие располагало двумя грузовиками-«полуторками» ГАЗ-АА и одной легковушкой-«эмкой» ГАЗ-М1, тремя катерами с моторами «Ашемже», «Ханьшин» и «Коммунист» мощностью 30—50 л. с. [72, л. 7, 33, 41]. База Моховая имела три морских катера, два грузовых и 13 рыболовецких кунгасов. Гужевой транспорт Морлова обслуживали два конюха и шесть возчиков. Их дневная ставка составляла 9 руб. 57 коп. Имелся и нартовый транспорт. Им руководил старший каюр с дневной ставкой 14 руб. 92 коп. Пять рядовых каюров и кормщик собак получали по 11 руб. 82 коп. [74, л. 65].

5 марта 1941 г., в соответствии с приказом по НКРП СССР о передаче Морлову базы Моховой, назначалась комиссия, работавшая до 15 марта [73, л. 291]. После приема базы Морлов стал *предприятием с законченным циклом производства*: в его рамках добыча объединилась с обработкой. В его состав вошли:

- промысловый флот;
- цехи: засольный, коптильный, колбасный, консервный, икорный, строительный, «огневой сушки рыбы»;
- холодильник;
- сельскохозяйственная ферма;
- коммунальное хозяйство.

Одновременно *коренным образом изменился характер его промысловой работы: из сезонной она превратилась в круглогодичную*. Но на первых порах «успешное разрешение в 1941 г. проблемы круглогодичного морского рыболовства в его организационных формах не могло сразу оказать заметного влияния на результаты хозяйственной деятельности».

16 мая 1941 г. приказом по управлению АКО № 387 в связи с передачей базы Моховой план Морлова по заготовке рыбы на 1941 г. был увеличен до 43 400 ц [74, л. 1]. В 1941 г. база самостоятельно не ловила, перерабатывая колхозный сырец. Улов с траулеров на нее почти не поступал, так как сдавался на рефрижераторные суда и комбинаты побережья. Тем не менее, выполнение норм здесь составляло от 114 до 169 %. Наиболее ударно работал сетепошивочный цех, где выработка достигала 164 % в декабре, 182 % — в мае и июне и 197 % — в июле. По отчету политотдела АКО, «работа этого цеха по справедливости может считаться стахановской, а рабочие — стахановцами» [75, л. 16—25].

В 1941 г. на базе организовали опытный консервный цех. Его штат составили 17 чел.: мастер, химик-аналитик и 15 рабочих. До 1 октября цех должен был выпустить 165 000 банок ранее не производившихся закусочных рыбных консервов. Их ассортимент представлен в табл. 2.17 [74, л. 135, 139].

Таблица 2.17

Вид консервов	Банок	Оптовая цена, руб.	Себестоимость, руб.
Корюшка в томате	15 000	4,5	2,20
Камбала в томате	40 000	3,5	2,30
Лосось в томате	40 000	3,4	2,24
Печень в томате	25 000	6,5	2,35
Корюшка в масле	35 000	5,1	2,87
Треска в масле	10 000	3,8	4,41

В 1941 г. Морлов предполагал провести работы экспериментального характера: освоить симметричный трал и изучить его промысловые качества в различных условиях. Ученым следовало найти сопротивление сельдевого и трескового тралов при наддонном и пелагическом тралении, измерить их горизонтальное и вертикальное раскрытие, оценить условия нахождения в заданном горизонте. На это выделялись 100,7 тыс. руб.

По распоряжению заместителя наркома Николаева на Камчатку из Владивостока «для внедрения тралового лова в камчатских водах» приехали научные работники ТИНРО Гордеев и Морозов. Для проведения опытных промыслово-поисковых работ по треске в их распоряжение выделялся траулер «Топорок». Исследования в северо-западной части Берингова моря ученые намеревались вести до конца навигации, то есть завершить их в ноябре. В августе и сентябре они предполагали исследовать район мыса Наварин. Но «изменническое нападение немецко-фашистских орд на Советский Союз временно приостановило эту работу, и, более того, значительную часть флота пришлось переключить на работу не по прямому назначению».

С 13 сентября 1941 г. по приказу НКРП все траулеры до 5 октября выставлялись на доставку в комбинаты путинных грузов и материалов. Крупные суда АКОФлота в это время вывозили рыбпродукцию — теперь это становилось не просто ответственной хозяйственной, но и важнейшей оборонной задачей. Сотрудники ТИНРО в связи с изменением положения отзывались с «Топорка» и отправлялись обратно во Владивосток [75, л. 17; 76, л. 188].

Приведем несколько эпизодов, характеризующих различные стороны деятельности Морлова в 1941 г.

Весной в район Корфского залива отправились сейнеры № 1 и 2. Промысел сельди здесь не удался, поэтому на имя начальника эксплуатации Артема Яковлевича Думенко, замещавшего находившегося на западном побережье Г. Я. Ермошкина, из АКО пришел приказ возить добытую с берега рыбу из Корфа в Нижне-Олюторский комбинат. На обратном пути следовало доставить в Анапку разборные брезентовые засольные чаны. Капитаны сейнеров должны были руководствоваться распоряжениями заместителя начальника АКО П. М. Макштаса, находившегося в Корфе. Вместо этого Думенко дал указание капитанам только согласовать с ним районы лова, но те «не держали связь с т. Макштасом, не давали диспетчерских сводок».

Пребывавший на ловившем на западном побережье траулере «Топорок» Ермошкин, получив сообщение от капитанов сейнеров о том, что им дан приказ Макштаса возить сырец, отменил его. Этим он «внес дезорганизацию в работу всех промысловых средств... а также грубо нарушил дисциплину, повлекшую за собой совершенно бесплодную работу сейнеров, которые пытались ловить рыбу у самых берегов, тем самым смазывая действительное назначение сейнеров — вести активный лов в местах, недоступных пассивным орудиям лова».

Приказом № 406 от 28 мая 1941 г. директора Морлова предупредили, что если такие «дезорганизаторские распоряжения» будут отдаваться и далее, то он будет строго наказан «несмотря ни на что». Пока же, учитывая, «что Ермошкин впервые на большой ответственности, хозяйственной работе, чистосердечно признал и понял свою ошибку», ограничились предупреждением. А. Я. Думенко получил от начальника АКО выговор «за нечеткое и медлительное выполнение моего распоряжения», а П. М. Макштасу указали, что он не исполнил своих прав в отношении руководства судами и «допустил расхлябанность капитанов сейнеров» [77, л. 117].

16 апреля 1941 г. на ледокольные работы в бухту Раковую отправился траулер «Топорок»: пароход «Минск» с 2 000 т жести следовало подвести к причалу жестянобаночной фабрики. Траулеру помогал паровой катер порта «Норд-Ост» [71, л. 227]. В конце апреля «Топорок» ремонтировался на ПСРВ. 30 апреля в ходе испытаний механизмов произошла авария: согнулся поршневой шток в одном из цилиндров главной машины. Верфь объяснила произошедшее неправильным реверсом машины. Шток исправили, собрались продолжить испытания, но по настоянию старшего механика судна вскрыли крышку цилиндра, где обнаружили болт, «которым при работе машины была прорвана вся рубашка золотниковой коробки». Ремонтировала машину бригада Ярова.

Расследовавший происшествие инструктор рыбного отдела обкома ВКП(б) Картавый 5 мая сообщил: «Должен отметить, что если бы только не согнулся шток в машине, болт неизбежно бы попал на поверхность поршня, сделал бы взрыв крышки, произошла бы авария с жертвами. Сейчас тральщик вышел из строя на неопределенное время. При вскрытии цилиндрических крышек на тральщике “Дальневосточник” была также обнаружена в цилиндре гайка. На тральщике “Тага” в золотниках питательной донки обнаружена проволока, которая при пуске машины неизбежно привела бы к аварии судна. Ремонт тральщиков происходит самым безответственным способом, отсутствуют ответственные лич-

но по исполняемой технической операции. К ремонту судов привлечены заключенные...» [71, л. 194].

Попадание крепежных элементов парораспределительного механизма в цилиндры машин случалось и ранее и не было чем-то необыкновенным. Другое дело, что еще три-четыре года назад это было бы расценено как «вредительство» с вытекающими последствиями, но сейчас все обошлось обычными наказаниями за нерадивость.

В мае «Топорок» вышел на западное побережье. Здесь его и застала весть о начале Великой Отечественной войны. Вот как отреагировал на нее экипаж траулера: «...мы услышали по радио сообщение Народного комиссара иностранных дел Вячеслава Михайловича Молотова о переходе германскими войсками советской границы без объявления войны. Экипаж тральщика “Топорок” с глубоким возмущением выслушал сообщение о вероломстве фашистов Германии, напавших на нашу священную и неприкосновенную социалистическую Родину. Экипаж готов в любую минуту по зову Коммунистической партии и Правительства встать на защиту социалистических рубежей и дать сокрушительный отпор фашистским бандитам, чтобы им неповадно было совать свое свиное рыло в наш советский огород. В настоящий момент экипаж тральщика “Топорок” обязуется еще теснее сплотить свои ряды, выполнить и перевыполнить производственный план, как по качеству, так и по количеству, усиливая мощь нашей социалистической Родины» [78, № 148].

Годы спустя старший механик «Востока» А. Е. Мамонтов вспоминал, что в это время он тоже был в море. По приходе в порт, 19 июля 1941 г. получил повестку. Надеялся, что отправят на фронт, но его оставили в Петропавловске на военно-лоцманской службе, а в начале 1943 г. демобилизовали в распоряжение Морлова. Так тогда поступили со многими специалистами: нужно было кормить страну и армию. Это являлось главной задачей, поставленной правительством перед Камчаткой.

С началом войны надела солдатские шинели и значительная часть работников базы Моховой. С их уходом в армию сразу же обнаружилась нехватка рабочих рук. Нагрузка на оставшихся резко выросла. «Ввиду создавшейся обстановки, недостаток на производстве базы Моховая Морлова рабочей силы — мужчин — требует вовлечения в производство вторых и третьих членов семей (то есть жен и детей-подростков работников, призванных в армию. — С. Г.). Для этой цели женщины должны быть на время работы освобождены от имеющихся ребят ясельного и дошкольного возраста».

Для этого с 1 августа 1941 г. на базе следовало организовать детский сад с двенадцатичасовой работой двух групп из 25 чел. Для детсада использовали бывшую контору базы площадью 48 кв. м, представлявшую собой старый, требовавший ремонта барак. Лучшего помещения пока не имелось. В 1942 г. предполагалось «поднять вопрос о... строительстве специального дома для детсада». Детский сад открылся 1 августа 1941 г. Здесь трудились заведующая, два воспитателя, повар и две няни-уборщицы. Смету на содержание детей из расчета 200 руб. в месяц на одного ребенка утвердил начальник АКО. При этом часть стоимости содержания детей оплачивали родители [74, л. 138, 141].

В Морлове произошли штатные и организационные изменения. Часть промысловых судов мобилизовали в состав ТОФ. 18 июля 1941 г. по телеграфу в АКО пришло указание начальника штаба флота контр-адмирала Богденко о передаче части судов военным морякам. На следующий день директор Морлова получил распоряжение не позднее 21 июля направить в распоряжение командира ПВМБ сейнеры «Авача» и «Виллой». Вскоре к ним присоединился и дрейфтер «Стахановец».

Суда встали на переоборудование, которое затянулось ввиду того, что «начальник эксплуатации Думенко не обеспечил снабжение... необходимым имуществом, имеющимся на складах базы Техснаба». За это Думенко получил от начальника АКО выговор, а начальнику Морлова «поставили на вид». Последнему 15 августа 1941 г. под личную ответственность предписывалось «до 18.08 обеспечить все суда всем необходимым имуществом, положенным быть по нормам Регистра» [79, л. 16, 22].

В сентябре на траулеры вернули должности первых помощников капитана (помполитов). 23 сентября им установили должностные оклады 1 200 руб. в месяц на уровне ранее получаемых в политотделе до войны. Приказом по АКО № 263 от 2 декабря 1941 г. все рыбаки переводились «на положение состоящих на действительной военной службе, независимо от возраста, пола и отношения к военной службе» [76, л. 179; 80, л. 4].

В начале июля 1941 г. рефрижераторное судно «Востокрыбхолода», загрузившись сырьем, полученным от Морлова, ушло во Владивосток. Сдавать улов стало некуда, поэтому 6 июля траулер «Дальневосточник» отправили для снабжения Пенжинской базы [76, л. 299]. С 15 июля траулеры «Топорок», «Гага» и «Буревестник» предполагали переключить на лов трески в районе о. Карагинского и Корфско-Олоторском районе. Месячные задания на вылов устанавливались в объеме 1 600 ц на промысловые и 1 200 ц на поисковый траулеры.

Улов следовало переработать непосредственно на судах. Из трески приготовить колодку и русский пласт, произведенный полуфабрикат сдать в бухте Южной Глубокой Ново-Олноторскому (5 500 ц) и в бухте Ложных Вестей — Карагинскому (3 800 ц) комбинатам. Соль суда должны были получать с Ново-Олноторского комбината, уголь — с Корфских копей, причем грузить их своими силами. До выхода в море следовало восстановить жиротопки и утилизационные установки: *впервые предполагалось начать выпуск в море ценного рыбьего жира и муки*. Для наблюдения за технологией работ и обучения экипажей методике обработки рыбы в море откомандировывался инженер-технолог Б. В. Крюгер, оперативным руководителем назначался А. Я. Думенко [76, л. 284, 299].

4 декабря 1941 г. на находившемся в Охотском море в районе мыса Южный «Дальневосточнике» произошла авария. Во время шторма порвались отяжки грузовой стрелы, находившейся в поднятом положении. Раскачивавшаяся с борта на борт стрела порвала ванты и изогнулась. На будущее все капитаны получили напоминание, что если суда не производят грузовых работ, то стрелы на них должны убираться по-походному [81, л. 8].

План вылова рыбы на 1941 г. рыбаки выполнили на 53,5 %: они добыли всего 23 200 ц. Причиной этого стала работа судов, в основном, не по назначению: на грузоперевозках они были заняты 40, а на промысле — всего 27 судомесяцев. С заданием по выпуску готовой продукции справились на 43 %. Ее ассортимент составили: охлажденная и парная рыба — 5 760, мороженая — 4 924, копченая — 454, соленый лосось — 3 438, лососевая икра — 108, маринад — 137, рыбная колбаса — 77, соленые лососевые брюшки — 26, прочая пищевая — 71 ц. Были приготовлены первые 471 ящ. закусочных консервов.

План по сортности также выполнить не удалось: доля высших и первых сортов уменьшилась на 21 %, зато вырос выпуск вторых и третьих. Себестоимость продукции увеличилась на 16,1 % по сравнению с прошлым годом. «План по выпуску не выполнен из-за недолова. Морлов дал более разнообразный ассортимент продукции против предусмотренного. Такие изделия, как консервы, копчености, маринады и колбаса вырабатывались не только из лососевых пород, но из менее ценных. Так, например, из 233 ц сырца, направленного на производство рыбной колбасы, рыбы лососевых пород было только 89 ц, остальные 144 — треска, камбала, корюшка, навага. На маринад направлено 183 ц уйка... Использование этих наименее ценных пород рыбы на производство

качественной продукции следует отметить как положительный момент в работе Морлова» [75, л. 5].

Лучшими судами на лове в 1941 г. стали траулер «Буревестник», выполнивший годовой план на 64 %, сейнеры «Виллой» (40 %) и № 2 (38 %). Прошлогодний передовик дрефтер «Ударник» в этом году поймал лишь 2 % задания [74, л. 10].

«Причина недолова промысловыми судами кроется не в плохой работе руководителей Морлова или судовых команд, а в неправильном их использовании, в тенденции преимущественного использования судов на грузоперевозках в ущерб прямому назначению». Фактическое время использования судов на транспортных работах вдвое превысило установленное планом. Между тем, стоимость транспортных услуг в отчетные данные не включалась. Ко всему этому следует добавить и уменьшение судового состава из-за передачи ТОФ «Авачи» и «Виллоя».

Хозяйственная деятельность Морлова в 1941 г. оценивалась как неудовлетворительная [75, л. 8]. Убыток вместо планового в 871,8 тыс. руб. составил 3 676 тыс. руб.

Промфинплан на 1942 г. был утвержден приказом по АКО № 239 от 30 июля 1942 г. в объеме 32 450 ц со следующими показателями: заготовка рыбы-сырца гословом 23 500, скупом 8 950 ц, в том числе: лосось — 7 500, сельдь — 22 500, треска — 1 500 ц. Выход готовой продукции должен был составить: пищевой — 11 794, корм для собак — 642 («кислая рыба»), юкола и технический жир), итого 12 493 ц. Консервов намеревались выпустить 2 000 ящ. Общая стоимость продукции в неизменных ценах 1926—1927 гг. оценивалась в 1 652,1 тыс. руб.

При разработке плана особо отмечалась «необходимость использования всех отходов производства, в том числе молоко и головок, направляя последние в первую очередь на питание рабочих и служащих в свежем или соленом виде, в крайнем случае, отходы от производства направлять для заготовки корма для собак».

На лов намеревались выставить три траулера: «Топорок», «Восток», «Гага», которые должны были отработать непосредственно на промысле не менее 208 суток. Для перевозок предполагались два траулера (438 судосудок) со стоимостью суточного чартера 7 905 руб. Морлов также располагал двумя катерами, одним кавасаки и 16 кунгасами. Численности персонала устанавливалась равной 470 чел. со средней годовой зарплатой 9 344 руб. [82, л. 4].

Установленный план заготовки рыбы-сырца Морлов выполнил на 104,3 %, добыв 33 861 ц (табл. 2.18).

Таблица 2.18

Порода рыбы	Гослов		Скуп		Итого		
	план	факт	план	факт	план	факт	% вып.
Кета	—	37	1 900	1 148	1 900	1 185	62,4
Горбуша	—	8	3 600	371	3 600	379	10,5
Кижуч	—	63	900	130	900	193	21,4
Красная	—	24	600	373	600	397	66,2
Голец	—	16	500	878	500	194	38,8
Сельдь	—	128	200	2 151	200	2 279	1 139,5
Треска	22 500	3 812	—	421	22 500	4 233	18,8
Камбала	—	17 688	—	318	—	18 006	—
Навага	1 000	552	650	3 248	1 650	3 800	230,3
Прочие	—	2 845	600	332	600	317,7	529,5
Крабы	—	10	—	—	—	10	—
Всего:	23 500	25 183	8 950	8 678	32 450	33 861	104,3

При этом ассортимент добытой рыбы по породам резко отличался от заданного. Недовыполнение по лососю и наваге объяснялось тем, в 1942 г. их подходы были незначительными. Задание по треске считалось «нереально установленным», так как практика прошлых лет показала, что ее удельный вес в общем камчатском улове составлял 15—20 %. План был перевыполнен за счет камбалы и прочих пород.

Траулеры при плане 22 500 поймали 23 886 ц, дрифтеры и сейнеры, добыча которым не планировалась, взяли 322 ц, а кавасаки добыл 228 ц. Итого улов судами активного лова насчитывал 24 436 ц.

Работа траулеров в судомесяцах и центнерах показана в табл. 2.19.

Таблица 2.19

Судно	Улов, ц		Лов, судомесяцы		Вылов на судомесяц, ц		
	план	факт	план	факт	план	факт	% вып.
«Топорок»	7 500	11 848	9,0	7,2	833	1 646	197,6
«Восток»	7 500	6 362	9,0	6,8	833	936	112,4
«Гага»	7 500	3 439	8,9	6,1	843	564	66,9
«Буревестник»	—	2 237	—	3,0	—	746	—
Всего:	22 500	23 886	26,9	23,1	836	1 034	123,7

Наиболее эффективно действовал «Топорок», выполнивший задание на 158 %. «Буревестник», добыча которому не устанавливалась, все же поймал 2 237 ц. «Ударник» тоже выставлялся на перевозки, но выловил 280 ц. Сейнеры № 1 и 2, теперь принадлежавшие ТОФ и, естественно, не имевшие планов добычи, «имели случайный вылов» в объеме 42 ц, сдавая его по соглашению с военными Морлову. Прибрежным ловом при задании 1 000 заготовили 965 ц. Таким образом, всего рыба-

ки Морлова в 1942 г. добыли 25 401 ц. Еще 8 679 ц сдали колхозы им. Кирова, им. Сталина, «Красная связь», «Виллой» [83, л. 25].

Самый низкий уровень добычи пришелся на третий квартал 1942 г., наиболее благоприятное время ввиду отсутствия штормов: в этот период суда наиболее часто занимались перевозками. На них выходили «Дальневосточник», «Буревестник», «Топорок», «Восток», «Гага» и «Ударник». За 799 судосуток они перебросили 7 330 т и 1 711 чел. [83, л. 3].

Путина 1942 г. началась в январе. С «Востока» сообщили: «Первое пробное траление дало хорошие результаты. Мы подняли на борт 1,5 т камбалы. До этого экипаж тральщика еще не работал на активном лове. “Восток” использовался как транспортное судно, и первый хороший улов воодушевил коллектив.

Затем за пять промысловых суток мы сделали сорок тралений и добыли 560 ц рыбы. Задание на вторую половину января мы выполнили, несмотря на то, что это дело для всей команды новое, а погода все дни была исключительно неблагоприятной. Шторм со снегом достигал семи баллов. Это сильно затрудняло промысел. Но наши люди работали самоотверженно, стойко перенося трудности.

Особо отличился тралмейстер Павел Егорович Алешкин, который все время держал трал в исправности, и матрос 2-го класса Владимир Кульков, хорошо работавший на уборке рыбы в трюме. Не отставал от них матрос 1-го класса Дмитрий Неупокоев. Илья Григорьевич Евстафиади, несмотря на штормовую погоду, хорошо держал тральщик на рыбных банках. Кочегары 1-го класса товарищи Ватайцев и Челаков всегда держали пар на марке и обеспечивали нужный ход судна. Механик Лесовой обеспечил бесперебойную работу механизмов. Вместе с нами работал инженер добычи Морлова тов. Томашевский. Он обучил экипаж траловому лову.

Сейчас мы уже имеем некоторый опыт тралового лова. В предстоящий выход в море на промысел мы учтем недостатки, которые были в первом рейсе, и задание на февраль выполним в срок. Хочется скорее снова выйти на активный лов. Между тем, из-за снабжения углем и водой выход тральщика задерживается. Этого нельзя допускать!» [84, № 26].

Ветеран Тралфлота В. М. Корочин в 1986 г. вспоминал: «Зимой 1942 г. вышли в очередной рейс, который запомнился открытием Явинской банки. Поставили трал, минут через 35—40 поднимаем... одни обрывки... Что такое? Потом разобрались: камбалы, оказывается, было столько, что она своей тяжестью оборвала трал. Тогда тралмастер Павел Алешкин и его помощник стали ставить запасной...» [85].

А вот свидетельство А. Е. Мамонтова: «В Охотское море на Явинскую банку — наш камчатский шельф — выходили Первым, Вторым, реже Четвертым проливом. Ощущение — как в боевом походе. Японские самолеты чуть ли не по мачтам стригут. Словом, обстановка не для нервных. Но и мы им спуска не давали. Гоняли рыбаков-браконьеров в наших водах во всю. Машут нам кулаками, но на большее не решились...» [86].

Январский план 1942 г. в объеме 1 170 ц Морлов выполнил на 189 %, поймав 2 211 ц. С заданием первого квартала 1942 г. рыбаки справились на 278 %, добыв 5 557 вместо 2 000 ц [87, л. 89—90]. «Рыбаки-стахановцы Морлова, и в частности тральщика “Восток”, систематически добиваются хороших результатов благодаря... увеличению числа тралений» («Восток» за сутки делал до 12 тралений, «Гага» — по шесть) [87, л. 184].

«Восток» с 1 января по 12 августа 1942 г. выполнил пять рейсов и поймал 368 т рыбы, что составило 49 % плана. На лове отличились тралмастер Алешкин, его помощник Кузнецов, кочегар 1-го класса Ватайцев, второй механик Лесовой, матросы Неупокоев, Тихонов и Николенко.

Один из рейсов чуть не завершился трагедией. 8 февраля «Восток», шедший на промысел в Кроноцкий залив, попал в районе мыса Шипунского в жестокий северо-восточный шторм. Давление пара в котле держалось на отметке не выше десяти атмосфер вместо положенных четырнадцати, временами снижаясь до трех. Судно неоднократно теряло управляемость. 10 февраля капитан Г. Т. Ленский, пытаясь укрыться в ближайшей бухте, попал в дрейфующий лед, выйти из которого не смог. Он приказал отдать оба якоря, но они не могли удерживать траулер на месте. Утром 11 февраля его чуть не выбросило на скалы, но капитан умело маневрировал, чем избежал аварии. При этом были потеряны оба якоря и 14 смычек якорных цепей. Судно проследовало в Петропавловск. Убыток от аварии составил 4 422 руб. [88, л. 124—126].

3 июня 1942 г. «Восток» сняли с лова, передали в чартер АКОтехснабу и направили в Палану и Пенжино с расчетом выхода в рейс из Петропавловска 8 июня. На деле оно вышло в море 10 июня и выполняло рейс до 5 августа. В Пенжино выгрузили соль и стройматериалы, приняли рыбу. Затем траулер вернулся в Кихчик и Микояновск, где сдал рыбу, взял соль и снова отправился на север в Тигиль и Палану. Погрузку команда выполняла своими силами [89, л. 173 об.].

В течение лета 1942 г. на траулере произошли несколько «ЧП»: из-за «несчастной любви» утонул кочегар, получила две ножевых раны буфетчица. Отдельные члены экипажа отказались участвовать в грузо-

вых работах в Палане и Пенжино. В Палане произошла массовая пьянка, сопровождавшаяся дебошем значительной группы моряков. Ввиду такого «полного разложения трудовой дисциплины» арестовали троих. Двое из них — кочегар и третий механик — были осуждены на год тюремного заключения.

Вот что сообщает выписка из приказа по судну от 31 мая 1942 г.: «За отказ от участия в уборке рыбы с палубы и пререкания со мной, имевшие место в настоящем рейсе, помполита Хомякова лишаю 30 % оплаты за пойманную и сданную рыбу. Капитан р/т “Восток” Ленский» [90, л. 18, 20, 123].

Результатом работы «Востока» в 1942 г. было выполнение плана добычи рыбы на 84,8 %. С заданием не справились из-за частых простоев в порту в ожидании топлива, длившихся несколько суток. Мешали плохое качество угля, штормы и ледяные поля на банках лова. Судно использовалось и не по назначению: в порту для обколки льда, поездок представителей власти.

Приведем несколько эпизодов из деятельности траулера «Дальневосточник», пришедшихся на зиму и весну 1942 г. — самые сложные в навигационном отношении периоды.

В январе 1942 г. в Корфском заливе судно в течение двадцати минут было сильно сжато дрейфующим льдом. Освободившись, оно продолжало продвигаться к месту назначения, периодически застревая во льду. На обратном пути 12 февраля 1942 г. траулер встретился в заливе с теми же препятствиями. После выгрузки в Петропавловске 23 марта обнаружилось, что у него прогнулась обшивка левого борта, повреждены заклепочные швы. Восемь шпангоутов деформировались, один из них треснул. Прогнулась и одна из водонепроницаемых переборок. Расследование показало, что вины экипажа в этом не было [89, л. 55].

27 февраля «Дальневосточник», следуя с базы Моховой в порт для бункеровки, подходя к пирсу, ударил форштевнем деревянную баржу и нанес ей вертикальную пробоину. Капитан при подходе к пирсу застопорил машину, но судно двигалось по инерции. После команды «задний ход» машина не отработала, в том числе и при повторном требовании с мостика. Тогда капитан направил судно носом на берег, положив руль влево, но ледяной припай у берега помешал маневру, и оно столкнулось с баржой.

Вечером 10 апреля траулер, заходя в Ковш Петропавловского порта, столкнулся с пароходом «Менжинский», причинив ему повреждения и свернув себе форштевень. Машина опять своевременно не отработала.

ла на задний ход. При этом «дед», против правил, отсутствовал в машине, передоверив управление малоопытному третьему механику. 18 апреля «Дальневосточник», переставляя сторожевик «Охотск» в сторону от пирса ПСРВ, снова из-за несвоевременной отработки на задний ход поломал кораблю парадный трап и порвал новый стальной трос.

Капитан траулера К. К. Берг по сумме этих происшествий получил выговор с предупреждением, а определением технического состояния главной машины траулера занялась особо составленная комиссия [89, л. 20].

Оставшиеся в Морлове после передачи ТОФ «Авачи» и «Вилюя» суда были военизированы, их экипажи объявлены состоящими на воинской службе. На положение военнослужащих также переводился плавсостав АКО флота и Петропавловской моторно-рыболовной станции (МРС). Из управленческого персонала предприятий военизировались начальники (директоры), главные инженеры, начальники отделов и секторов, инженеры, техники и механики, диспетчеры и групповые механики [89, л. 31].

24 января 1942 г. был организован «дивизион рыболовецкой службы» в составе траулеров «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Топорок» и «Гага». Его командиром стал директор Морлова АКО Г. Я. Ермошкин.

17 февраля 1942 г. вышел приказ начальника АКО № 04 «О прохождении военно-морской подготовки личным составом дивизионов флота АКО». Командиру дивизиона рыболовецкой службы следовало обеспечить учебу моряков в соответствии с разработанным календарным планом. Ответственность за прохождение программ боевой подготовки возлагалась на капитанов и помполитов судов. Командиру дивизиона следовало «контролировать и давать свои указания по прохождению программ», а также ежемесячно доносить рапортом ОБП АКО результаты проверок и указания.

3 апреля 1942 г. приказ № 04 был отменен, и теперь воинская учеба строилась в соответствии с «Порядком организации и проведения боевой подготовки личного состава военизированного флота» и календарного плана подготовки на 1942 г., составленного НКРП СССР.

29 мая 1942 г. начальник АКО распространил на все суда общества Дисциплинарный устав и Устав службы на судах морского флота. Эти же документы, помимо Устава внутренней службы флота рыбной промышленности НКРП СССР, распространялись на тралмаштеров, засольщиков и прочих специалистов активного лова [89, л. 130]. В июле 1942 г. помполитам траулеров присвоили должностные звания «политрук» [91, л. 34].

В конце 1942 г. ТОФ передали дрейфтер «Ударник». Одновременно из документов исчезли упоминания о разведчиках. Видимо, их тоже мобилизовали в распоряжение военных моряков. Судами Морлова в 1942 г. командовали: «Дальневосточником» — К. К. Берг, «Ударником» — И. Г. Евстафиади, «Топорком» — С. Г. Оводовский, «Буревестником» — П. М. Иванов, «Гагой» — Р. Г. Кеерберген, «Востоком» — Г. Т. Ленский, сейнером № 1 — Н. С. Колядин [83, л. 99].

4 марта 1942 г., «учитывая исключительную важность добычи рыбы в зимний период, а также отмечая недопустимость длительных простоев траулеров в порту», начальник АКО распорядился бункеровать прибывающие в Петропавловск суда водой и углем «вне всякой очереди в самый кратчайший срок» и устранить все препятствия, задерживающие их своевременный выход на лов [88, л. 124].

В течение апреля траулеры доставляли рыбу в Петропавловск и на Жупановский комбинат. Качество ее оказалось очень низким. Так, «Гага» сдал первым сортом: треска — 7 %, минтай — 14 %, бычок — 26 %, камбала — 5 %; вторым: треска — 93 %, минтай — 47 %, бычок — 74 %, камбала — 49 %. Значительную часть минтая (39 %) приняли третьим сортом. Улов сдавали комбинатам без договора, последние принимали его «по желанию». Имелись случаи, когда суда после длительной стоянки на рейде были вынуждены, не выгрузив рыбу, сниматься, «так как комбинат, несмотря на телеграфное распоряжение управления АКО, рыбу принимать отказывался. Отсутствие письменного договора на сдачу освобождает приемщика от ответственности за задержку траулера и потерю сортности рыбы» [83, л. 20].

Ухудшение качества происходило и из-за того, что на технологию обработки и хранения обращали мало внимания. В конце апреля 1942 г. было решено, что всю рыбу тресковых пород следует потрошить и затем промывать, камбалу и бычков — просто мыть. Предельный срок хранения в трюмах (зимой и весной) не должен превышать семь суток. Если же судно находилось на лове дольше, то рыбу первых уловов следовало подвергать льдо-солевой заморозке. Производственно-техническому отделу АКО ставилась задача обеспечить суда необходимыми технологическими инструкциями [89, л. 8].

Прошедший 17 сентября 1942 г. пленум обкома ВКП(б) дал Морлову «фронтное задание» выловить к 1 января 1943 г. 22 000 ц. Траулер «Топорок» должен был к этому сроку добыть 6 200 ц. Но его вместо лова поставили возить консервные банки из Петропавловска в Усть-Камчатск. Помполит судна написал письмо в газету «Камчат-

ская правда» о нецелевом использовании судна. Газете 9 октября ответил заведующий отделом рыбной промышленности обкома Токарев. По его словам, отправку банки согласовали с обкомом «как исключение». Правда, одновременно ее возил также и «Буревестник», а «Дальневосточник» доставлял лес в Анапку. «АКО дано указание использовать в дальнейшем траулера исключительно только на лове» [90, л. 176—178].

На 1 октября был намечен отход в Олюторский комбинат сейнеров № 1, 2 и дрефтера «Ударник». 28 октября туда же следовало отправиться и «Буревестнику». Эта флотилия под руководством П. М. Макштаса намеревалась ловить октябрьскую сельдь и сдавать ее Ново-Олюторскому комбинату. Его директору Захарову следовало обеспечить прием и обработку не менее 18 000 ц [92, л. 236].

В октябре на добыче рыбы лидировал «Топорок» (капитан Лозовский, тралмастер Попов). Его суточные уловы доходили до 310 ц. С 7 по 12 октября судно поймало 1 050 ц, преимущественно камбалы, выполнив рейсовое задание на 110 %. «Восток» (капитан Ленский, тралмастер Токарев) за восемь дней добыл 1 020 ц. После сдачи улова на Кихчикский комбинат судно опять вышло на лов и с 11 по 14 октября поймало еще 500 ц. «Гага» с 21 сентября по 6 октября выловила 1 130 ц. Между командами траулеров шло «предоктябрьское соревнование за право рапортовать к 25-летию Советской власти о выполнении фронтového задания» [84, № 245]. В четвертом квартале 1942 г. на лове были заняты четыре траулера. С начала квартала до 16 декабря они добыли 7 700 из 44 300 ц, выловленных в целом по АКО.

Итогом такого напряженного труда и стало выполнение плана 1942 г. на 104,4 %. Морлов превысил прошлогодний улов почти вдвое. Самый большой вклад в общее дело внес экипаж «Топорка», справившийся с заданием на 197,6 %.

«Необходимо отметить, что Морлов на протяжении ряда лет, будучи еще БАОЛом, впервые в отчетном году, благодаря налаженности в работе, добился значительных сдвигов в части увеличения добычи рыбы, выполнив, таким образом, план заготовки рыбы... Добыча рыбы в 1941 г. по гослову увеличилась на 10,7 тыс. ц. Выполнение плана проходило крайне напряженно и, в основном, было успешно завершено в конце четвертого квартала, на долю которого падает 47,2 % общего количества вылова по гослову. Во втором и третьем кварталах траулера снимались на грузоперевозки, в частности, “Восток” и “Гага”. Всего же при 23,1 судомесяце работы на лову, 10,6 судомесяцев промысловые

траулеры работали на грузоперевозках, что следует рассматривать как ненормальное явление» [83, л. 3—5].

Изменение в ассортименте намеченных к выпуску в 1942 г. товаров потребовало организации новых цехов (для производства рыбной муки и огневой сушки рыбы). Всего ее приготовили 15 215 ц. Для 1942 г. характерным явились три основных вида продукции: лосось чанового посола (3 536 ц), парная (5 760 ц) и мороженная рыба (4 924 ц), на которые пришлось 93,5 % всего объема.

Выпуск готовой продукции по отношению к сырцу составил всего 38,8 % (против 89,5 % в 1941 г). Дело в том, что для производства 1 000 ц муки требовались 10 000 ц сырца, для получения 280 ц рыбы огневой сушки следовало затратить 1 400 ц, а 5 000 ц трескового филе получались из 10 310 ц рыбы. «Как положительный момент» в работе предприятия отмечалось использование «наименее ценных пород» на производство качественной продукции (консервы, копчености, маринады, колбасы). Так, например, из 192 ц сырца, направленного на изготовление колбасы, лосося было только 37 ц, остальное — треска, корюшка, минтай, мойва, бычок. Консервов выпустили 107 высшего и 651 ц первого сортов. «План по сортности, включая консервы, не выполнен. Отклонение от плановой сортности в сторону понижения вызваны поступлением как по гослову, так и по скупу, сырца первого сорта — 61,3, второго — 27, третьего — 10,7 %» [83, л. 4, 5].

В денежном выражении (в неизменных ценах) самыми ценными товарами являлись рыбная мука (410 руб. за ц) и филе (72 руб. за ц). В итоге стоимость продукции 1942 г. превысила прошлогоднюю почти вдвое. На нее затратили 474,6 т соли. Выработка одного рабочего выросла по сравнению с прошлым сезоном более чем в два раза (на 212,6 %) [82, л. 21, 23].

Подсобное хозяйство предприятия засеяло 10 га картофелем и капустой и собрало 553 ц овощей (60,6 % плана). Удой на одну корову достиг 1 756 против 1 690 л по плану, всего надоили 19 240 л. За год родились 11 телят [83, л. 7].

Впервые за семь лет существования БАОЛ — Морлова его работа была признана удовлетворительной.

В течение 1942 г. средняя численность работников предприятия составляла: 316 рабочих (в том числе 66 рядовых моряков), 11 учеников, 77 инженеров и техников, 24 служащих и 22 обслуживающих. Их годовая зарплата была равна, соответственно, 9 620 (в том числе у моряков 11 881), 3 273, 15 280, 11 170 и 5 454 руб. [83, л. 5].

В «систему» Морлова в 1942 г. входили 15 отдельных цехов и три склада. В числе производственных сооружений числились: пристань, меdpункт, детский сад, пошивочные мастерские, здание промкомбината, столярные мастерские, конюшня на три станка, ограда промысла, наружная электросеть, временная столовая, склад промтоваров рыбокопa, контора засольного цеха, вешала для неводов, овощехранилище, шлопочная мастерская, кузница [83, л. 22].

На предприятии трудились 42 строителя, возглавляемые прорабом Никифоровым, в том числе 25 плотников и столяров. Ввиду нехватки заводных стройматериалов «жилищное строительство оказалось провальным, и Морлов поставил себя под угрозу невозможности приема рабочей силы в 1942 г. при существующем у него жилищном кризисе». Его работники в 1942 г. размещались в десяти каркасно-засыпных палатках, крытых так называемой «финской стружкой», то есть специально изготовленной щепой, одном бараке, домике, перестроенном из парикмахерской, трех гессенских утепленных палатках и одном новом доме. При жилье имелись и три склада для дров. Все это хозяйство оценивалось в 130 814 руб. [83, л. 22].

Строители трудились по своему прямому назначению всего пятую часть рабочего времени. Остальное занял ремонт и другие работы, не по специальности (например, тарировка и погрузка рыбопродукции). Новый жилой дом, заложенный еще в прошлом году, за 1942 г. собрали лишь на четверть. Работы по сооружению бани, стационарной пристани, солехранилища и реконструкции уборочного цеха и водопровода также не закончились. Некоторые объекты вошли в эксплуатацию незавершенными: пятнадцатикомнатный дом был готов лишь на 63,4, а столовая — на 76,6 %... [83, л. 13].

Ограниченные ресурсы, которыми располагала рыбная промышленность полуострова в военные годы, заставляли искать оригинальные технические и организационные решения, способствовавшие увеличению выпуска ценной пищевой продукции, поступавшей на фронт и в тыл воюющей страны. Одним из них стала модернизация энергетических установок траулеров.

24 февраля 1942 г. с предложением увеличить их мощность к начальнику АКО С. П. Емельянову обратился главный инженер ПСРВ И. П. Семенов. До войны Семенов, трудившийся в мурманском Тралфлоте, установил, что при создании этих судов был допущен разрыв между производительностью котла с естественной тягой и потребностью механизмов в паре. К этому же выводу пришел проводивший спе-

циальные испытания Центральный научно-исследовательский институт водного транспорта.

При проектировании котлов в качестве топлива принимался высококачественный английский уголь сорта «Кардиф» с теплотой сгорания 8 000 ккал/кг (33 520 кДж/кг). На практике же в топках сжигались отечественные угли низкого качества. Так, имевшие широкое распространение на камчатских судах корфские угли, близкие по свойствам к бурым, имели теплоту сгорания около 4 700 ккал/кг (19 649 кДж/кг) и отличались повышенной зольностью. Работавшие на них котлы не могли обеспечить расчетное количество пара. Суда не развивали проектную скорость, требуемую буксировочную мощность, тратили много времени на подъем пара.

Трудности удержания пара «на марке» вызывали снижение скорости судна на переходах с 10 проектных до 6—7 узлов. При тралении скорость иногда уменьшалась вдвое. В результате «за двухчасовой ход с тралом получается потеря в площади облова 25 %... Снижение скорости хода вызывает потерю от неправильности раскрытия трала, которую трудно оценить». Кроме того, значительно ухудшались и тактические данные траулеров «как кораблей, подлежащих мобилизации в военное время» [87, л. 107].

Находясь на Камчатке, И. П. Семенов убедился в том, что «вопрос производительности котлов на траулерах АКО и других судах, не имеющих искусственного дутья, стоит вследствие необходимости применения низкокачественных и многозольных углей еще более остро, чем в Мурманске...» Для интенсификации горения он предложил подавать в поддувала топки сжатый воздух от компрессора, установленного на главной машине и приводившегося от нее в действие. Применение воздушного дутья позволяло не просто повысить паропроизводительность котла, но и дополнительно сэкономить топливо в результате замены балочных колосников с большими зазорами на плиточные с малыми отверстиями, сокращавшими провал угля, то есть его потери.

Использовать на судах вентиляторное дутье было сложно ввиду громоздкости его оборудования, которое можно было разместить только за счет уменьшения емкости угольных бункеров. Последнее сокращало автономность плавания. Кроме этого, установке вентилятора с электроприводом препятствовала недостаточная мощность судовой электростанции [87, л. 105—107].

Отрицательной стороной предложения И. П. Семенова являлась возможность форсировки котла, который, как показал послевоенный опыт

эксплуатации паровых промысловых судов на Севере, нередко становилась причиной их тяжелых аварий.

Идея нашла отклик. Вот что 13 марта 1942 г. сообщал своему руководству заведующий промышленным отделом обкома ВКП(б) П. Ф. Елисеев: «Мною было дано задание т. Ермошкину об установке искусственного дутья на тральщике “Буревестник”, который, в свою очередь, 11 марта сдал заказ СРВ на указанную установку. Сейчас началась работа... Взяли под свой контроль» [87, л. 104].

Но ремонт финансировался по ранее утвержденной смете, а дополнительных средств Морлов не имел (кстати, их потребовалось гораздо больше — 180 тыс. руб.). Решением начальника АКО от 16 марта 1942 г. необходимые деньги выделили за счет Корфского, Олюторского, Колпаковского и Жупановского комбинатов. С учетом этой поправки, за первый квартал 1942 г. на ремонт флота Морлова затратили 1 142 тыс. руб. [88, л. 173—174]. Всего же за год на ремонт траулеров «Восток», «Топорок», «Гага» и «Дальневосточник» израсходовали свыше 4 270 тыс. руб. Заказанный на ПСРВ катер типа «Ж» обошелся в 382 100 вместо запланированных 282 800 руб. [87, л. 58].

6 июня 1942 г. в связи с возникновением дополнительных работ в ходе на «Буревестнике», план капитального ремонта Морлова увеличился на 310 тыс. руб. Недостающее средства взяли со счета парохода «Ительмен», расходы на содержание которого уменьшили на те же 310 тысяч [89, л. 221].

План заготовки сырца на 1943 г. был утвержден приказом начальника АКО № 224 от 21 мая 1943 г. со следующими основными показателями, ц (табл. 2.20).

Таблица 2.20

Порода рыб	Гослов	Скуп	Всего
Кета	—	1 000	1 000
Красная	—	400	400
Горбуша	—	2 100	2 100
Кижуч	—	200	200
Голец	—	200	200
Сельдь	—	500	500
Треска	4 000	—	4 000
Навага	1 000	1 000	2 000
Камбала	21 000	500	21 500
Мелкий частик	4 000	200	4 200
Всего:	30 000	6 100	36 100

Ожидался следующий выход готовой продукции: пищевой — 33 086, непищевой — 274 ц и 1 500 ящ. лососевых консервов на сумму 1 468,7 тыс. руб. в неизменных ценах 1926—1927 гг. [93, л. 4].

1943 г. стал переломным «в занятии управлением Морлова АКО своих функций по добыче рыбы-сырца активным морским ловом, а также обработке пойманного сырца на заводе Моховая». Удовлетворительное снабжение флота орудиями лова, материалами и топливом, правильное распределение рабочих рук и другие факторы *впервые обеспечили перевыполнение годового плана по всем основным показателям* (табл. 2.21, в неизменных ценах 1926—1927 гг., руб.).

Таблица 2.21

Показатель	План	Отчет	% выполнения
Добыча сырца, ц:	36 100	44 061	122,0
Готовая продукция, ц	33 360	41 090	123,2
Консервы, ящ.	1 973	2 249	114,0
Валовая продукция, тыс. руб.	1 469	1 679	114,3
Выработка готовых изделий, тыс. руб.	5 246	5 781	110,2

Как видно, в 1943 г. коллектив Морлова впервые добился весьма существенных успехов. При плане заготовки рыбы-сырца в 36 100 ц он добыл 44 061 ц или 122 %, с заданием по выпуску пищевой продукции справился на 120, по выпуску консервов — 118,8, по собачьему корму — на 511 %. Улучшился и ассортимент соленой продукции: больше выработали мало- и среднесоленой сельди, маринадов. Рыбообработчики выполнили нормы по расходованию сырца, достигнув экономии в 56 ц, но перерасходовали 34 т соли.

Предприятие завершило 1943 г. с убытком в сумме 545 тыс. руб. против планового 3 477 тыс. руб. Потери уменьшились за счет повышения сортности продукции, снижения ее себестоимости, перевыполнения объемов выпуска и получения сверхплановой прибыли по грузоперевозкам [94, л. 1—2]. Отпускная цена продукции в текущих ценах 1943 г. составила 12 362 тыс. руб. [95, л. 35].

Приведенные цифры подчеркивают самоотверженную работу рыбаков Морлова. Наиболее интенсивно в 1943 г. трудились экипажи «Буревестника» (капитан В. М. Неклюдов) и «Топорка» (капитан С. Г. Овдовский), выполнившие программу добычи рыбы на 166,8 и 150,9 % соответственно [95, л. 7].

Вылов 1943 г. по судам показан в табл. 2.22 [96, л. 92]. Показатели использования флота в 1943 г. приведены в табл. 2.23.

Таблица 2.22

Судно	План, ц	Факт, ц	% выполнения
«Топорок»	7 500	11 320	150,9
«Восток»	7 500	5 789	78,5
«Гага»	7 500	5 280	70,4
«Буревестник»	7 500	12 512	166,8
«Ударник»	—	1 078	—
Всего:	30 000	35 987	119,9
Вентерный лов	—	720	—
Всего:	30 000	36 707	122,4

Таблица 2.23

Показатель	Траулер промысловый		Траулер транспортный	
	план	факт	план	факт
Количество судов	4	4	1	1
Сутки, в том числе:				
– лов и переходы	380	430	—	—
– грузоперевозки	—	—	226	172
– ремонт	288	294	90	156
– стоянка	792	254	49	43

Время работы флота на лову выросло против планового на 13 %. Простой в ремонте и на стоянках уменьшились в общей сложности на 97, а несвойственные промысловому флоту грузовые перевозки снизились на 31 %. К тому же, за год все пять траулеров: «Восток», «Гага», «Буревестник», «Дальневосточник» и «Топорок» — сэкономили 514 т условного топлива и 3 272 кг дефицитного смазочного масла [95, л. 66]. Удовлетворительное техническое состояние флота явилось заслугой экипажей судов, а также главного инженера Морлова В. П. Борзова и группового механика П. Н. Харкевича.

Судовой состав Морлова в 1943 г. вновь изменился. 31 августа 1943 г. на основании телеграфного распоряжения НКРП СССР приказом по АКО № 028 «немедленно по возвращении с моря... на ходу по акту» представителям ПВМБ передавался сейнер № 2. А 29 октября 1943 г. по приказу наркома А. А. Ишкова военные моряки начали «безвозмездную» приемку сейнера № 1 «с имеемым на нем судовым оборудованием и имуществом» [97, л. 32, 40].

13 декабря предприятие получило от Главамуррыбпрома траулер «Палтус» стоимостью 4 млн руб. с экипажем, инвентарем, оборудованием и материалами. Это судно, некогда уже входившее в состав Морлова, следовало подремонтировать и отправить на промысел к 28 декабря 1943 г. Капитан траулера Л. З. Запорожский откомандировывался в Хабаровск для сдачи отчетности Главамуррыбпрому.

В свою очередь, траулер «Дальневосточник» передавался на баланс Петропавловскому порту АКО. 15 декабря 1943 г. был подписан акт комиссии о приеме пришедшего на «Палтусе» аварийно-спасательного оборудования и инвентаря. Его следовало подготовить и установить на «Дальневосточник», который к 5 февраля 1944 г. должен был превратиться в аварийно-спасательное судно [98, л. 32].

1 января 1944 г. капитанами траулеров трудились: «Дальневосточника» — К. К. Берг, «Гаги» — П. М. Иванов, «Востока» — Г. Г. Ленский, «Топорка» — В. М. Неклюдов, «Палтуса» — Н. Ф. Шурыгин [95, л. 65—66, 89]. Комиссаром Морлова являлся П. С. Махиня [99, л. 59]. Численность персонала Морлова в 1943 г. составила 479 чел., в том числе: 388 рабочих (из них 56 на лове и 38 на обработке), девять учеников, 76 инженеров и техников, 23 служащих, 63 обслуживающих [95, л. 12].

Одним из проявлений творческого отношения людей к порученному им делу стало рационализаторское движение. За 1943 г. сумма экономии от внедрения только трех предложений (использования одного электромотора «как двигательной силы» для привода сверлильного, токарного и наждачного станков, сэкономившего 500 кВт·ч, применения устройства по завивке нитки на веретене и приспособления для подъема затонувшей шхуны «Озерная») за счет снижения затрат электроэнергии и освобождения рабочих рук составила 9 000 руб. Самые активные рационализаторы — Анисимов, Орлов и Аркавенко — получили 1 150 руб. авторского вознаграждения [95, л. 107, 116].

6 августа стало известно о присуждении камчатским рыбакам переходящего Красного знамени ГКО за победу во Всесоюзном социалистическом соревновании рыбной промышленности во втором квартале 1943 г. Торжественное собрание по этому поводу прошло 18 сентября в областном драматическом театре [100, л. 113; 101, № 194]. Ордена и медали в Морлове в это время имели 8 чел. [102, л. 180].

Береговое энергетическое и технологическое оборудование предприятия в 1943 г. включало: три паровых котла системы инженера Шухова, паровую лебедку мощностью 50 л. с., шесть электромоторов, семь электросварочных аппаратов, холодильную установку, аппарат окончатальной закатки консервов фирмы «Троер Фокс» и два автоклава. Электростанция, оснащенная тремя двигателями общей мощностью 63,5 л. с. и двумя генераторами, выработала 39 200 против прошлых лет 27 000 кВт·ч. Из них больше всего (13 600 кВт·ч) израсходовали на бытовые нужды. Два грузовика Морлова за 1943 г. прошли 6 485 км и перевезли 945 т груза [95, л. 36—37].

Слабым звеном, как и на большинстве других предприятий АКО, оставалось подсобное сельскохозяйственное производство. Здесь систематически наблюдался падеж скота. Заведующий сельхозфермой С. И. Слободчиков сообщал: «Кони на ферме истощены ввиду того, что их приходится кормить только сеном». В течение года были «ликвидированы» лошади Маруся, Нагань и Росси, быки Мишка и Алтай [94, л. 18; 95, л. 95]. В 1944 г. на ферме имелись лошади Роня, Вредный, Сокол, Тамара, Волна, коровы Марта, Юлька, Люська, Люстра. В результате «истощенного состояния поголовья крупного рогатого скота» весной 1944 г. забили двух коров и двух бычков, пали пять лошадей [103, л. 125; 104, л. 24].

Но и здесь наблюдалось некоторое улучшение: общая посевная площадь выросла до 12 га, картофеля собрали 84,7, капусты — 108,8, других овощей — 44,7 % от задания (всего 1 045 ц). Тепличное хозяйство дало 15 ц огурцов и 1,2 ц помидоров. Правда, себестоимость продукции оказалась выше на 19,6 тыс. руб. Надои превысили расчетные на 10,6 %. Хозяйство располагало 72 ездовыми собаками [93, л. 2; 94, л. 1].

Организация подобных маломощных, низкоэффективных и заведомо убыточных сельскохозяйственных производств при крупных предприятиях являлась вынужденной мерой, позволившей частично снизить их зависимость от ввозимого продовольствия. Это было оправдано в военные годы, но в последующем подобные фермы были постепенно ликвидированы, а дело снабжения предприятий и жителей области продуктами перешло в руки крупных механизированных специализированных хозяйств — коллективных и советских.

Хотя управление АКО и признало работу Морлова в 1943 г. удовлетворительной, ее результаты могли быть еще лучше. По словам главного инженера В. П. Борзова, основной объем судоремонта пришелся на конец года. Ремонтные ведомости составляла ПСРВ, траулеры выходили с нее со многими недоделками, на устранение которых приходилось тратить дополнительные средства и время. В качестве примера приводился «Восток».

Это мнение поддерживал начальник службы эксплуатации А. Я. Думенко: «Основные убытки получены от частого ремонта флота. Убытки не зависят целиком от Морлова... Большая часть вины в этом падает на управление АКО. До тех пор, пока Морлов не будет заниматься флотом самостоятельно, убытки будут неизбежны (АКО заставляет возить грузы). Ведомости СРВ нами не проверяются... Необходимо, чтобы наши работники по механической части и отдела кадров посещали суда при их приходе в порт, что даст возможность своевременно устранить

неполадки по машинной части, вовремя уладить дело с визами и некомплектом кадров».

План капитального ремонта флота в сумме 797 тыс. руб. в связи с имевшимися авариями был увеличен до 1 158 тыс. руб. Наблюдался резкий рост расходов по текущему ремонту из-за того, что в большинстве случаев договоры на его проведение с ПСРВ не заключались. Прием выполненных работ проводился далеко не всегда компетентными работниками. «Большинство проделанных работ СРВ были ей оплачены не на основе сметных расчетов, а по фактической себестоимости исполнительской ведомости. В результате указанного положения было установлено, что убытки, подлежащие иметь место по нераспорядительности руководства СРВ (задержки в доке и т. д.), отложились на себестоимости Морлова» [95, л. 11].

Улучшения требовало и снабжение судов. Так, старший помощник капитана «Востока» Я. Я. Изаак жаловался, что снабженцы проявляют нерасторопность в обеспечении флота нужными материалами. Получить же имевшееся тоже было трудно: склады находились в городе, а управление Морлова — на базе Моховой. «Судовым работникам, чтобы получить с городского склада материалы, нужно бежать на Моховую, выписывать их, что отнимает много времени» [94, л. 18].

Неблагополучно обстояло дело и с питанием моряков. Вот документ, датированный 17 мая 1943 г.: «Проверкой... выявлен ряд недочетов в постановке общественного питания на судах Морлова (“Буревестник”)... Постановление СНК СССР от 10.1.1942 г., устанавливающее повышенные нормы снабжения для плавсостава, а также постановление СНК СССР от 18.10.1942 г. о преимущественном снабжении стахановцев и рабочих, выполняющих и перевыполняющих нормы выработки, не нашли должного применения в деле организации общественного питания на судах. В результате этого положение с питанием судозкипажа “Буревестника”, показавшего образцы самоотверженного труда и досрочно выполнившего годовой план, а также на других судах, фактически хуже, чем в береговой столовой...” [99, л. 102].

Работа Морлова контролировалась на самом высоком уровне. По указанию заместителя председателя ГКО А. И. Микояна начальнику АКО следовало ежедневно докладывать об уловах в НКПП СССР. Копия телеграммы отправлялась во Владивосток в адрес Главвосток-рыбпрома [105, л. 71].

10 апреля 1943 г. начальник АКО С. П. Емельянов «под личную ответственность» приказал директору Морлова ежедневно к 17 часам

предоставлять в группу оперативного учета планово-экономического отдела общества сводку о ходе промысла «по следующим двум показателям в ц: первое — добыто за отчетный день, второе — всего добыто с начала года» [105, л. 69]. По одной из таких сводок, на 8 июля 1943 г. Морлов выловил 37 234 ц, в том числе 1 540 ц сельди и выпустил 122 ц рыбной крупы [106, л. 6, 9].

«Дальневосточник» в 1943 г. действовал в транспортном режиме. Вот лишь один пример того, как использовалось судно. 1 февраля 1943 г. начальник АКО распорядился отправить его в Нижне-Олюторский комбинат для разгрузки стоявшего там парохода «Эскимос» и развозки находившихся на нем грузов в Олюторский и Пахачинский комбинаты. Попутно ему следовало забросить 10 тыс. кирпичей в Усть-Камчатск (для Ключевского лесокombината) и развезти по домам участников завершившегося в Петропавловске пленума обкома ВКП(б) [107, л. 199].

В феврале 1943 г. ОБП АКО проверил состояние оборонной работы на траулерах. Выяснилось, что на «Дальневосточнике» и «Востоке» она не проводилась. Их капитаны получили приказ организовать соответствующую подготовку экипажа, «с таким расчетом, чтобы в течение февраля-марта закончить» [107, л. 175].

Промысловые траулеры в начале апреля 1943 г. встали на техническое обслуживание «в связи с большим количеством часов, переработанных по котлам». Им устанавливались следующие строки начала эксплуатации: «Восток» — 10-го, «Топорок» и «Буревестник» — 11-го, «Гага» — 15 апреля. «Востоку» следовало забросить грузы АКОтехснаба в Корф и Кичигу, а затем отправиться на лов. «Топорок» сразу шел на промысел, по пути завеза в Жупаново 80 т груза [107, л. 71].

21 апреля «во избежание срыва апрельского плана добычи по Морлову» начальник АКО распорядился отозвать «Восток», находившийся в районе Усть-Камчатка, в Петропавловск, снабдить его тралом, трюмными досками, забункеровать углем и обеспечить выход на лов не позднее 24 апреля. В этот же день должны были отправиться «Топорок», посланный на западное побережье за делегатами очередного пленума обкома, «Буревестник» и заканчивавшая ремонт на ПСРВ «Гага» [107, л. 1].

В начале осени 1943 г. «Буревестник» готовился к ремонту в США. Отход планировался на 12 сентября. К этому времени судно следовало снабдить продуктами, укомплектовать экипаж и составить ремонтные ведомости. Командовавший им капитан В. М. Неклюдов попросил освободить его от занимаемой должности (скорее всего, причиной этой «личной просьбы» стало его дворянское происхождение. Анкетным

данным лиц, отправляемых за границу, тогда уделяли очень большое внимание). На судно назначили капитана «Топорка» Оводовского [100, л. 34] (капитанов Оводовских в АКО было два: Василий Терентьевич и Сергей Гаврилович. Родственниками они не являлись).

24 сентября 1943 г. П. М. Макштас распорядился: «Начальнику эксплуатации Морлова тов. Думенко с прибытием траулера “Восток” дать полный бункер, в большой трюм погрузить 5 000 ящиков баночек “плоский фунт” и направить в Усть-Камчатск, где в малый трюм погрузить клепку 2,5 ц бочки, взять на буксир новый катер и доставить в Кичигу. После сдачи в Кичиге катера последовать к борту “Алеута”. По окончании выгрузки баночки траулера “Восток” поступить в распоряжение капитан-директора “Алеута” для работ по засолке китового мяса» [105, л. 121].

Обком ВКП(б) своим решением от 6 октября 1943 г. обязал АКО выполнить траулерами в течение четвертого квартала не менее семи промысловых рейсов. Для них были готовы 24 трала. Но ввиду поставки траулеров на перевозку клепки в северные комбинаты восточного побережья для тарировки и отгрузки продукции, сделать этого в полном объеме не удалось.

АКО распорядилось отправить на зимний лов рыбы к 1 декабря 1943 г. «Топорок» и «Восток». Их рейсы должны были длиться не более 15 суток, «не допуская ни одного часа простоя». Оба судна стояли в ремонте на ПСРВ. Первое по плану должно было выйти 25 ноября, второе — 10 декабря. На траулерах требовалось восстановить жиротопки: основным объектом лова предполагалась треска [108, л. 109]. Ее намевались разделявать на колодку с удалением брюшка и сохранять до прихода в порт во льдо-соляной смеси. Из печени вытапливали ценный жир, уходивший в военные госпитали.

Г. Я. Ерошкин, получивший это распоряжение, отправился на судно верфь для проверки хода работ. На месте он установил, что «Восток» мог бы выйти в указанный срок, если бы одновременно с ремонтом не выполнял срочных работ, вроде вывода изо льда баржи с консервами, перешвартовки парохода «Херсон», обколки льда и прочих. Из-за этого на траулере еще не установили пожарную магистраль и не запасли льда для сохранения предстоящего улова. 29 ноября 1943 г. «Топорок» вышел на ходовые испытания, в ходе которых выявился ряд недоделок. Судно проследовало на верфь для их устранения. Теперь оно могло выйти на промысел не ранее 10 декабря 1943 г.

К 6 декабря 1943 г. все рыбаки АКО с начала квартала добыли 17 200 ц, что составило 40,1 % плана. Морлов при задании 11 150 на эту дату взял всего 711 ц, то есть 6,4 %. По заключению бюро обкома ВКП(б), «на ослабление, в сравнение с прошлым годом, темпов добычи рыбы повлияло отсутствие на лову тралового флота: “Буревестник” поставлен на внешний ремонт, “Топорок” — в ремонте на ПСРВ, “Тага” и “Восток” были заняты на жизненно необходимых перевозках» [108, л. 154].

«Восток» отправился на лов в район Кроноцкой банки 8 декабря, на нем находился инженер добычи Н. А. Томашевский. «Топорок» вышел море утром 12 декабря. На судне «для оперативного руководства ловом и ознакомления с траловым делом» в рейс пошел заведующий базой Моховой, он же парторг Морлова, Ф. С. Лелюхин. 18 декабря 1943 г. «Восток» уже имел на борту 450 ц рыбы, а не успевший толком начать промысел «Топорок» 17 декабря получил указание направиться на спасательные работы. В конце декабря оба судна простаивали из-за шторма [108, л. 124, 158].

Приемные базы Карагинского комбината в бухтах Оссора и Карага, куда траулеры намеревались сдавать улов, были организованы, но на них не хватало соли: ее привезли глубокой осенью при особо неблагоприятной погоде и всю выгрузить не смогли. В Анадырском комбинате (самом северном в АКО) создать приемную базу не сумели ввиду значительного удаления ее предполагаемого места от предприятия [108, л. 110].

Нередко моряки попадали в критические ситуации. Так, вечером 8 февраля 1943 г. во время жестокой пурги дрефтер «Ударник» отправился спасать кунгасы, стоявшие на якорях на рейде Сероглазки. Густой снег временами полностью закрывал видимость. С дрефтера подали на один из кунгасов буксир, но суденышко ударилось о кормовой подзор дрефтера. На кунгасе находился матрос, в этот момент он растапливал камелек. После сильного удара раздался треск разрушавшейся рубки и корпуса. Проявивший сноровку матрос успел перелезть на дрефтер, чем спас свою жизнь.

На дрефтере, ожидая подачи к нему других кунгасов, заметили, что судно дрейфует. Стали готовить к отдаче третий якорь адмиралтейского типа. Видимость ухудшилась, и кунгасы потеряли из виду. В 20.05 дрефтер, выбрав якоря, пошел ближе к берегу. В 21.25 отдали адмиралтейский якорь на манильском тросе. В этот момент с левого борта вблизи форштевня увидели большой камень у мыса Сероглазка, дали задний ход, но опоздали: судно ударилось в скалу. В 21.30 капитан дал полный передний ход, удары стали реже, но дрефтер не двигался: он прочно

сидел на камнях. В 22.00 капитан радировал в порт о помощи, получил ответ, что к нему выходит «Восток».

Пока же дрейфтер пытался сняться с камней самостоятельно. С этой целью якорный манильский трос завели через правый кормовой штурмовой портик на лебедку и, обтягивая его, отжимали корму вправо. Удары о грунт стали реже, а затем прекратились совсем. В четыре часа утра 9 февраля дали задний ход, потравливая якорный трос, затем двинулись вперед, выбирая слабинку троса. Намокший и обмерзший тяжелый трос подобрать не успели, он намотался на винт, и двигатель остановился. В 4.10 дрейфтер снова снесло на камни, и он опять начал биться о них. В корпусе появилась сильная течь, откачивать воду не успевали. Затопило машинное отделение, пришлось остановить динамо-машину. Осталось дожидаться прибытия помощи. Вскоре ветер стал стихать, видимость улучшилась. С рассветом подошел катер судоверфи «Первенец», а затем «Восток», и начались работы по снятию дрейфтера с камней.

Водолазный осмотр установил, что судно сидело на камнях средней частью корпуса и кормой, его киль переломился в районе дейдвуда, медная обшивка бортов местами оказалась содрана, а в средней части корпуса по левому борту имелась большая вмятина. Кроме этого, на гребном винте намотан манильский трос и потерян правый якорь Холла.

9 февраля злополучный кунгас обнаружили выброшенным на берег с большими повреждениями. Капитану дрейфтера И. Г. Евстафиади, «не усматривая в действиях злонамеренных целей, халатности или небрежности в исполнении своих обязанностей», объявили выговор, «объясняя его упущения исключительно недостаточной технической подготовленностью». Выговоры «за нерасторопность» получили старший помощник капитана А. И. Самойленко, второй помощник Артюшин и боцман Баталов [107, л. 93—95].

Убытки от гибели «Ударника» в соответствии с актом, составленным 5 октября 1943 г., оценивались в 53 939 руб., в том числе 15 000 — «по выдаче пособий на лечение людей, семьям погибших» [95, л. 31, 76].

19 и 25 февраля 1943 г. в Корфском и Камчатском заливах траулер «Дальневосточник», шедший на спасение двух кунгасов в район корфских угольных копей, подвергался сильному сжатию в крупном битом дрейфующем льду. В результате в форпике с обоих бортов образовалась течь, потребовавшая постановки в ремонт. В прошлом году судно уже было повреждено во льдах. Ввиду ослабления обшивки, ему «достаточно встретить десятисантиметровый лед, чтобы получить течь». По заключению аварийного инспектора, «капитан Берг вполне созна-

тельно допустил риск, руководствуясь ст. 113 Устава службы на судах Морского флота СССР». Обходить крупные льдины ему не удалось из-за того, что их не было видно под снежными заносами [107, л. 97].

А вот еще несколько аварийных эпизодов. «18 и 25 марта 1943 г. рыболовный траулер “Гага” на пути из Охотского моря в Петропавловский порт в районе острова Уташут — мыс Кузачи дважды безуглился. Израсходовав весь уголь и находясь вблизи опасности, в целях спасения судна, груза и людей, по распоряжению капитана Кеербергена сожгли все, что могло гореть: разное деревянное оборудование, окрасочный материал и груз — картон 3 500 кг. Кроме этого, потерял верп (завозной якорь, использовавшийся в аварийных случаях. — С. Г.) весом 200 кг и 600 м ваера, выброшено за борт 10 т камбалы, испортившейся во время качки.

Расследованием установлено, что плавание рыболовного траулера “Гага” проходило в крайне осложненной гидрометеорологической обстановке, которая не только задержала ход судна, но и не позволила из-за плохой видимости своевременно возвратиться в Охотское море, чтобы там отстояться и пополнить бункер». К терпящему бедствие траулеру подошел пароход «Орочон» под командованием капитана Г. А. Барботько, сумевший завести буксир. Несмотря на то, что буксир неоднократно лопался, «Орочон» благополучно привел «Гагу» на рейд Озерновского комбината, где 31 марта выдал ей 80 т угля. 4 марта траулер благополучно прибыл в Петропавловск.

Начальник АКО распорядился: «На основании того, что безугливание траулера “Гага” наступило по стихийной причине, приказываю: безугливание траулера “Гага” отнести к общей аварии, а убытки от нее распределить между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости». Морлов передал в распоряжение АКО флота для премирования экипажа «Орочона» 15 000 руб. [100, л. 60]. 31 марта 1943 г. был составлен акт, в соответствии с которым потери от этого происшества из-за «невыполнения плана, на спасательные работы, ремонт и приведение в годное состояние поврежденных или попорченного груза» определились в 71 190 руб. [95, л. 30—31].

Около полудня 5 ноября 1943 г. в Беринговом море в районе между южной оконечностью острова Карагинского и мыса Озерной непогода застигла и разбила сигару, буксируемую траулером «Гага» из Усть-Камчатска в Корф. Убыток от этого происшества составил 154 536 руб.

16 декабря 1943 г. «Дальневосточник» вышел для обеспечения северных комбинатов восточного побережья углем. Все плавание проте-

кало в исключительно неблагоприятных погодных и ледовых условиях. Но, несмотря на все препятствия, с рейсовым заданием моряки справились. «За геройское выполнение поставленных перед экипажем задач» капитану К. К. Бергу выдали 2 000, старшему помощнику К. А. Бородину и старшему механику Васильеву — 1 500 руб. Для поощрения экипажа капитану выделили еще 5 000 руб. [109, л. 55].

В 1943 г. составной частью Морлова — базой (рыбозаводом) Моховой — руководил директор Ф. С. Лелюхин. Ввиду нехватки рабочих рук здесь в качестве рыбообработчиков на основе платной трудовой повинности решили привлечь домохозяек. 11 февраля 1943 г. Петропавловский горисполком для своевременного обеспечения выполнения государственного плана постановил: «1. Разрешить директору Морлова тов. Ермошкину мобилизовать домохозяек, имеющих детей-школьников свыше двенадцати лет, в количестве 20 домохозяек, согласно прилагаемого списка, сроком на один месяц, то есть с 18 февраля 1943 г. по 18 марта 1943 г. 2. Всем мобилизованным на вылов и обработку рыбы выплачивать зарплату по действующим в рыбной промышленности расценкам, установленным для основных кадровых рабочих. 3. Поручить директору Морлова тов. Ермошкину и председателю Рыбкоопа тов. Толчину организовать бесперебойное питание и снабжение мобилизованных рабочих в порядке трудповинности через закрытую сеть столовой Рыбкоопа базы Моховой. 4. За уклонение от трудовой повинности по выходу на рыбную путину виновные привлекаются к уголовной ответственности...» [110, л. 28].

Недостаток рабочих рук был причиной и того, что долгое время не удавалось наладить снабжение населения базы хлебом, с которым случались большие перебои. Ближайшая пекарня в поселке Авача помочь не могла, так как имела незначительную производительность [94, л. 18].

Наряду с использованием крупных судов (траулеров и сейнеров Морлова) развивался кошельковый промысел с кавасаки, принадлежавших Петропавловской МРС. С августа по октябрь 1943 г. двенадцать ее суденышек выловили 8 000 ц.

В 1944 г. на базе Моховой трудился 261 чел., в том числе 160 рабочих, 15 учеников, 16 инженеров, техников и служащих. Рыбозавод базы выработал 19 776 ц рыбопродукции вместо 17 506 плановых. Программу по выпуску закусочных консервов он выполнил на 108 %. Производительность труда по сравнению с прошлым годом выросла на 21 %, а себестоимость продукции снизилась на 0,6 %. Все это дало основание признать работу завода хорошей.

Лучше всех сработал засольный цех под руководством мастера В. Н. Великанова, выпустивший 15 143 ц, то есть 112 % от плана. На славу потрудились коптильно-икорный цех (мастер Лавриненко), холодильник (инженер-технолог В. П. Кутеко) и консервный цех (мастер Д. Е. Подгорный). Наряду с традиционной соленой продукцией завод освоил «улучшенный ассортимент»: маринованную, копченую и слабосоленую сельдь. Правда, не удалось выполнить задание по заготовке лососевой икры ввиду недополучения лосося от колхозников и по выпуску трески, которую «перекрыли» камбалой. Зато удалось снизить потери сырца и на 10 % уменьшить расход соли [103, л. 8].

По результатам заключительного квартала 1944 г. за достижение высоких производственных показателей были премированы В. Н. Великанов, подчиненные которого перевыполнили задание более чем наполовину, и Д. Е. Подгорный. Возглавляемые последним консервщики превысили план на четверть.

В военное время требования к качеству продукции были несколько снижены: по понятным причинам больше внимания уделялось ее количеству. Из-за ухудшения качества сырца после обработки на базе росло количество продукции третьего сорта, значительно превышая предусмотренное планом. На Моховой размещалась центральная химическая лаборатория АКО. Заведующий ею А. И. Теняков пояснял, что рост качества рыбопродуктов сдерживала недооценка технологии обработки улова на судах и берегу: «Добыча рыбы на траулерах возросла, а методы обработки на борту остались прежними. Трюма набивали вместо 170 т до 300, забивая рыбой даже малый трюм. Отсюда и получается третьих сортов гораздо больше, чем предусмотрено планом... Недооценку технологии [на берегу] можно видеть из того, что на базе до сего времени нет ответственного по обработке рыбы... Рыбу [скоро] будет принимать некуда. Старый засольный и уборочный сарай совершенно не годятся, но к ремонту их до сего времени не приступили...» [103, л. 15].

Для повышения качества продукции технолог предлагал запретить посол неразделанной и необезглавленной камбалы и неразделанной наваги, всемерно использовать в производстве лед, особенно на траулерах при транспортировке рыбы.

Бондарный цех базы изготовил 8 446 бочек разной емкости общей вместимостью 12 196 ц. Мороженую рыбу размещали и «в мягкую тару», то есть в мешки [103, л. 9].

Лес для цехов и отопления зданий полностью заготовить не удалось ввиду отдаленности лесных участков от базы и недостатка инструмента

и транспорта. По свидетельству завхоза Славкина, в мае 1944 г. вместо восьми рабочих на дровозаготовках трудились всего трое, и хотя они «давали выполнение норм от 150 до 260 %», все же этого было недостаточно. В результате производственные цехи, рабочие и служащие, в том числе и семьи мобилизованных, не удалось полностью обеспечить дровами на зиму, что усугубило их нелегкое бытовое положение. Так как «острота с дровами не изменилась и на сегодняшний день», то есть в конце 1944 г., предлагалось «сделать выводы об укреплении этого цеха должным руководством». «Невыполнение годового плана заготовки дров явилось результатом отсутствия должного руководства и контроля со стороны дирекции рыбозавода и завхоза за ходом заготовки дров». Ситуация несколько поправилась после того, как на лесозаготовку вышел газогенераторный трактор.

Не хватило и технического сена, которое пришлось скормить скоту из-за недостачи кормов на подсобном хозяйстве. Площадь, занятая огородными культурами, составила 11,5 гектаров, но собрали с них лишь 762 ц, то есть 62 % плана. По словам заведующего сельхозфермой Слободчикова, картошка в 1944 г. пропала из-за болезней. Надой на одну корову составил 1 160 л. Крупного рогатого скота насчитывалось 24 «головы», лошадей — 12. В результате низкого урожая и надоя молока ферма закончила год с убытком в 44 тыс. руб. Заключение о деятельности базы гласило: «Считаем: а) завфермой т. Слободчикова необходимо освободить, б) полеводу Сотникову за халатное отношение объявить взыскание» [103, л. 12].

Полевод Сотников предупреждал, что в дальнейшем результаты работы сельхозфермы будут только ухудшаться, «так как земля уже восемь лет не имеет смены... В настоящий момент надвигается новая беда: сельхозферма остается без воды, и сейчас не только для скотины, но и для живущих там людей воду приходится подвозить в бочках, а когда посадим капусту — дело будет обстоять гораздо хуже». По мнению руководства Морлова, вина за последнее ложилась на самих руководителей фермы, так как место для нее выбрали именно они [103, л. 16].

Осенью 1944 г. сильным осенним штормом на базе размывло берег. Его укрепили установкой ряжевой набережной, на изготовление которой затратили 9 548 руб. 48 коп. [103, л. 61].

С учетом недостатков лесозаготовки и плохой деятельности фермы работу базы руководство АКО оценило как удовлетворительную. Вместо планового убытка в размере 266 000 фактический составил 293 000 руб., в основном, из-за низкой эффективности сельского хозяйства.

Промфинплан Морлова на 1944 г. был утвержден приказом начальника АКО № 183 от 12 мая 1944 г. Его подписал новый начальник АКО К. Н. Кулаженко. Впрочем, он уже возглавлял общество перед войной. Программа заготовки рыбы-сырца показана в табл. 2.24.

Таблица 2.24

Порода	Гослов, ц	Скуп, ц	Всего, ц
Треска	4 000	—	4 000
Навага	1 000	1 100	2 100
Камбала	45 000	200	45 200
Мелкий частик	2 000	500	2 500
Морзверь	1 000	—	1 000
Сельдь	—	1 000	1 000
Кета	—	900	900
Красная	—	300	300
Горбуша	—	3 100	3 100
Кижуч	—	200	200
Голец	—	200	200

На долю промысловых судов планировались 53 000 ц, в том числе: «Топорка» — 13 000, «Востока» — 13 000, «Гаги», «Палтуса» и «Буревестника» — по 9 000 ц. Остальные 7 500 ц намеревались получить «скупом» от колхозников.

Плановый ассортимент готовой продукции (48 208 ц) включал: парные на питание (лосось, навага, камбала) — 2 800, мороженые (лосось, навага, камбала) — 3 639, копчености — 259, соленые (лосось, сельдь, навага, камбала, мелкий частик, икра) — 16 750, собачий корм («кислая» рыба и юкола) — 452, жир морзверя — 250 ц. На рыбокомбинаты должны были сдать 30 000 ц парной рыбы, а в качестве наживки использовать 758 ц сырца. Выход консервной продукции ожидался в 2 000 ящ. лосося, камбалы и наваги в томатном соусе [111, л. 17].

Численность работающих устанавливалась равной 518 чел., в том числе 322 рабочих и 25 учеников с годовым фондом зарплаты 4 848,0 тыс. руб. Один среднесписочный работник должен был произвести продукции на 6 508 руб. в неизменных ценах. Ожидалось, что производительность труда по сравнению с прошлым годом вырастет на 12,5 % [111, л. 18].

На сельхозферме намеревались освоить пять новых гектаров земли и заготовить 1 077 ц картофеля, капусты, свеклы и табака. В числе крупного рогатого скота предполагали иметь 12 коров и столько же теллят. «Удой на одну корову — 1 600 л, мяса скотского в живом весе — 1 080 кг». Шесть телят предполагались к продаже рабочим базы по себестоимости [111, л. 20].

Предприятие в начале 1944 г. располагало четырьмя катерами: «Морлов» с мотором «Исубаси» мощностью 30 л. с., «Голец» («Коммунист», 30 л. с.), «Меркурий» («Дейц», 50 л. с.), «Победа» («Симомото», 18 л. с.) и шестью траулерами: «Дальневосточник», «Палтус», «Буревестник», «Восток», «Гага» и «Топорок». Для флота и берега требовались 10 743 т угля и 2 451 т воды на сумму 2 639 тыс. руб. [111, л. 40, 57].

В январе 1944 г. на лов намеревались выставить «Восток», «Гагу», «Топорок» и «Палтус». Каждый из траулеров должен был сделать в первом квартале по 6—7 рейсов. За это время намечалось добыть 20 000 ц, из них 12 000 сдать комбинатам западного берега и 8 000 ц — на Моховую. Для успешного выполнения задания следовало завершить ремонт «Гаги» и «Палтуса», шедший на ПСРВ, не позднее 5 января 1944 г. Требовалась и присылка рефрижераторного судна: береговые холодильники комбинатов были заполнены мороженой продукцией [108, л. 154—156].

Во избежание непроизводительных простоев судов начальник порта получил указание о бункеровке их вне всякой очереди. «Также должен быть поставлен перед Крайкомом ВКП(б) (Хабаровским. Камчатская область в то время входила в состав Хабаровского края. — С. Г.) вопрос о разбронировании угля (из госрезерва, хранившегося в Петропавловском порту. — С. Г.). Отсутствие угля грозит постановкой траулеров на прикол» [108, л. 161].

Но несмотря на указание внеочередная бункеровка нередко срывалась, задерживая выход судов на лов, да и сама она шла медленно. Так, в начале марта 1944 г. «Восток» в течение двух суток принял всего 150 т топлива [109, л. 151].

План добычи рыбы в первом квартале 1944 г. в целом по АКО был выполнен на 123,7 %: рыбаки общества поймали 61 800 ц. Вклад Морлова в эту общую работу оказался весьма весомым: его доля составила 41 569 ц, то есть свыше двух третей всего улова. Плановое задание моряки выполнили на 155,7 %.

Результаты работы судов в первом квартале отражает табл. 2.25.

Таблица 2.25

Судно	План, ц	Факт, ц	% выполнения
«Топорок»	8 500	15 175	178,5
«Восток»	8 500	11 400	134,1
«Гага»	3 100	9 474	305,6
«Буревестник»	3 000	2 760	92,0
«Палтус»	3 000	2 610	86,7
Всего:	26 100	41 410	158,7

Два судна не справились с заданием по вполне объективным причинам. «Буревестник» (капитан С. Г. Оводовский) вышел на лов только 14 марта из-за задержки ремонта в США. Задание же было установлено ему с учетом начала промысла в феврале. «Палтус» (капитан Н. Ф. Шурьгин) отправился на промысел 8 февраля. Пробиваясь во льдах Авачинской губы по окончании первого рейса, он сломал лопасти винта и восемь суток простоял в ремонте. Работы завершились 2 марта, но из-за тяжелых ледовых условий траулер смог выйти из дока только 14 марта. Неудовлетворительная работа «Палтуса» объяснялась, в основном, неопытностью экипажа и, в первую очередь, — капитана.

Остальные траулеры задание перевыполнили, причем наиболее отличился экипаж «Гаги», сработавший на 305 %. Уловы достигли рекордных размеров. Если в прошлом, 1943, году максимальная суточная добыча «Топорка» составляла 750 ц, то в первом квартале 1944 г. он выловил 820, «Гага» — 1 150, а «Восток» — 1 200 ц. Итог работы Морлова в первом квартале 1944 г. превысил добычу за соответствующий период прошлого года на 16 717 ц или 68 %.

По итогам Всесоюзного соревнования предприятий НКРП за первый квартал 1944 г. обком ВКП(б) представил Морлов кандидатом на получение первой премии и переходящего знамени ГКО, траулер «Топорек» — кандидатом на первую премию и переходящее знамя ГКО, «Восток» и «Гагу» — кандидатами на вторую премию [112, л. 55—57]. Награду «Топорку» в размере 21 600 руб. вручили 19 апреля [109, л. 284].

Вот лишь один пример того, в каких условиях приходилось выполнять поставленные задачи. План первого квартала по добыче рыбы по АКО находился под угрозой срыва в связи с тем, что траулеры из-за отсутствия угля не могли выйти на лов. Единственной возможностью отправить их в море оставалась «раскопка остатков угля, находящихся под снегом в бухте Сероглазка». 2 марта 1944 г. начальник АКО распорядился «ввиду отсутствия возможности поставить рабочих порта, занятых на особо важных работах», отправить с 3 по 6 марта «добывать» уголь из под снега 112 сотрудников аппарата управления общества и рабочих АКОстроя [109, л. 136].

С января по октябрь 1944 г. траулеры добыли 54 769 ц рыбы и 1 766 ц морского зверя, затратив на это 4 964 тыс. руб. Себестоимость 1 ц сырья составила, таким образом, 87,9 руб. За этот же период траулеры 246 судосудок занимались перевозкой грузов. В чартере они заработали 735 545 руб. 32 коп. [103, л. 19, 27; 104, л. 66]. Среднесуточная стои-

мость чартера составляла 5 640 руб. Общий улов в 1944 г. достиг 61 300 ц. Годовой план был выполнен на 101,3 %.

На судах шло соревнование вахт. Так, на «Топорке» они заключили между собой договоры, в которых обязались ловить за вахту не менее 80 ц рыбы. 20 января 1944 г. вахта третьего помощника Салтыкова и тралмастера Косыгина добыла 129 ц. Заступившая на смену вахта второго помощника Романова и помощника тралмастера Кулинова выловила уже 145 ц. Первой за эти сутки стала вахта старшего помощника Гладкова и помощника тралмастера Шашина: она поймала 150 ц. Всего же за сутки рыбаки подняли 720 ц рыбы. Такой результат был достигнут впервые. Впрочем, уже вскоре он был заметно перекрыт: 30 января 1944 г. вахта Романова и Кулинова выловила 175 ц [113, № 16, 21].

«Экипаж траулера “Топорок”, — радировали с промысла, — одержал крупную трудовую победу: 24 марта завершил выполнение годового плана вылова рыбы. Меньше чем за три месяца промысла в чрезвычайных трудных условиях зимы, в бурном Охотском море моряки выловили 13 тыс. ц рыбы. Полный горячей любви, беззаветной преданности матери-Родине, воодушевленный предстоящими победами героической Красной Армии, экипаж траулера успешно продолжает лов рыбы в фонд Верховного Главнокомандования Красной Армии» [113, № 61].

Отлично трудились и другие моряки. «В течение долгого времени среди тральщиков Морлова АКО рекорд по добыче оставался за командой тральщика “Тага”, выловившей за сутки 55 т рыбы. Это считалось большой производственной победой в траловом рыболовстве. Моряки тральщика “Восток” (капитан тов. Ленский, тралмейстер тов. Косяченко) решили перекрыть этот рекорд. Они долго готовились к этому. Выискивали новые банки, увеличивали число тралов. 31 марта им удалось одержать крупную производственную победу. В этот день команда тральщика выловила 120 т рыбы и установила новый трудовой рекорд. Моряки не останавливаются на достигнутом. Они дали твердое слово добиться еще лучших результатов и этим помочь наступлению героической Красной Армии» [113, № 66].

Общее наступление на фронте и трудовые подвиги тыловиков «породили небывалый подъем среди моряков, рыбаков и рыбацек нашего коллектива на досрочное выполнение государственного плана 1944 г., всестороннюю поддержку Красной Армии в ее борьбе за наше правое дело». Труженики Морлова утверждали: «Установленное задание по вылову рыбы-сырца и выпуску готовой продукции и при условии ремонта флота может и будет выполнено. Поручкой этому — желание всего

коллектива своим трудом и средствами оказать всестороннюю помощь героической Красной Армии в ее победоносном наступлении, за окончательный разгром гитлеровской Германии и ее режима» [103, л. 42].

Рыбу нужно было не только поймать, но и сдать на дальнейшую обработку с минимальной потерей качества. «Палтус», прибывший на Авачинский комбинат утром 11 апреля, досрочно завершил выгрузку 1 840 ц камбалы. 15 апреля 1944 г. начальник АКО отметил хорошую работу коллектива комбината во главе с директором Ивиным, лично руководившим выгрузкой судна. 17 апреля под разгрузку встал «Топорок», доставивший 1 870 ц. Его обработали на 37 часов раньше нормы. За это весь коллектив комбината и персонально — представитель производственно-технического отдела АКО Гордейчук, руководивший разгрузкой, получили благодарность [109, л. 262, 304].

На протяжении войны Морлов, несмотря на трудности, из года в год увеличивал добычу рыбы, перевыполняя данные ему годовые задания (табл. 2.26).

Таблица 2.26

Год	План, ц	Отчет, ц	% выполнения
1941	43 400	23 200	53,5
1942	32 450	33 861	104,3
1943	36 100	44 061	122,0
1944	60 500	61 300	101,3

Росту результатов способствовала самоотверженная работа экипажей зимой в условиях тяжелой метеообстановки и хорошая всесторонняя подготовка к промыслу. В результате траулер «Топорок» (капитан Неклюдов, тралмастер Попов, старший механик Анкур) выловил 18 034 ц, выполнив план на 138,7 %, траулер «Гага» (капитан Иванов, тралмастер Токарев, старший механик Мамонтов) при плане 9 000 поймал 12 273 ц, то есть 133,4 %. Вылов 1944 г. по судам показан в табл. 2.27 [96, л. 92].

Таблица 2.27

Судно	План, ц	Факт, ц	% выполнения
«Топорок»	13 000	18 034	138,7
«Восток»	13 000	11 950	91,9
«Гага»	9 000	12 273	136,4
«Буревестник»	9 000	8 584	95,4
«Палтус»	9 000	5 694	63,3
Всего:	53 000	56 535	105,1

Росту уловов способствовали и технические усовершенствования, предложенные специалистами предприятия. Так, директор Г. Я. Ермош-

кин и главный инженер Н. А. Томашевский применили «крестовый стальной трос на кутке трала». Только три месяца его использования в 1944 г. сэкономили стране 81 000 руб., подняли производительность труда и ликвидировали обрывы трала с большим уловом [114, л. 13].

Показатели работы флота за 1944 г. приведены в табл. 2.28.

Таблица 2.28

Время	План		Отчет	
	судосуток	%	судосуток	%
На лову	796	36	777	35
На грузоперевозках	860	39	1 007	45
Вне эксплуатации	540	25	412	20
Всего:	2 196	100	2 196	100

Как видно, флот использовался на промысле только 35 % времени. Его увеличение могло способствовать дальнейшему развитию морского рыболовства у берегов Камчатки. Перевыполнив план по добыче рыбы в кратчайший период времени и максимально сократив простои в ремонте, траулеры оказали неоценимые услуги ряду комбинатов по заову соли, угля, консервной баночки, клепки, сигар с пиломатериалом и прочего. Недостатком, препятствующим получению еще более высоких результатов, являлись большие простои в ожидании бункеровки углем в Корфе и невозможность набора воды в комбинатах.

За год флот сэкономил семь тралов, 808,5 т угля, 13,6 т нефти и 3,7 т смазочного масла [103, л. 35].

Сберечь еще больше топлива можно было использованием парусов. Их комплект для «Буревестника» приобрели в ходе прошлогодного ремонта в США, но не применили. Еще два комплекта парусов, сшитые собственными силами, тоже пока лежали на складе. Парусное вооружение на «Буревестнике» и «Топорке» следовало установить к 15 июля 1944 г., на «Дальневосточнике» — к моменту его выхода из аварийного ремонта. Капитанам под угрозой денежных начетов вменялось использовать паруса при всяком удобном случае [115, л. 2].

Стихия нанесла предприятию в 1944 г. ущерб в 19 775 руб. Сюда вошли стоимость 120 ц камбалы, смытой 26 февраля 1944 г. с палубы «Топорка», и расходы по укреплению берега после сильного шторма на Моховой. Иногда причиной убытков становилась халатность. Так, приказ начальника АКО от 8 апреля 1944 г. гласил: «Госрыбинспектором базы Моховая установлен факт безобразного отношения к рыбопродукции, доставляемой траулерами. На траулере “Топорок” замерзла водная магистраль. Чтобы ее отогреть, вахтенный машинист применил пар.

В результате 38 803 кг рыбы было подварено и признано негодной в пищу». Дело об этом происшествии было передано в следственные органы [109, л. 228].

Общая сумма потерь от аварийности составила 383 141 руб. 49 коп. «Палтус» в 1944 г. трижды терпел аварии: 15 января в бухте Ахомтен (ныне Русская), 22 февраля в Авачинской губе и 23 мая в районе Кичиги. «Гага» пострадала дважды, причем оба раза на ПСРВ: 25 января и 16 мая. В середине мая на рейде Кичигинского комбината не повезло и «Дальневосточнику» [103, л. 61—62].

В шесть часов вечера 15 января 1944 г. «Палтус» столкнулся с парходом «Тунец». При этом отломилась верхняя часть форштевня траулера длиной около 0,3 м. Ниже излома штевень на длине около метра согнулся вправо, края наружной бортовой обшивки, прилегающие к штевню, прогнулись. Капитан «Палтуса» Н. Ф. Шурыгин на фоне группы огней неправильно оценил световые сигналы и не уступил дорогу выходявшему из бухты «Тунцу». Уголовное дело в отношении Шурыгина решили не возбуждать, но с должности капитана его сняли и перевели старшим помощником на другой траулер [109, л. 343].

Петропавловский порт не имел ледокола. Из-за этого суда самостоятельно форсировали льды, нередко получая серьезные повреждения корпуса, гребного винта и рулевого устройства. Так, 22 февраля 1944 г. «Палтус» при заходе в порт оказался в тяжелой ледовой обстановке, угрожавшей снести его на Раковую мель. Работая в темноте переменными ходами, траулер погнул перо руля. Убыток от этого происшествия составил 93 576 руб. [116, л. 37].

В мае 1944 г. в районе о. Верхотурова аварию во льдах потерпел «Дальневосточник». Ему оказывали помощь пароход «Эскимос», сам получивший трещины в обшивке и согнувший четыре шпангоута, и «Палтус». Траулер взял «Дальневосточника» на буксир и привел его в Петропавловск. Перед этим он успешно доставил в Усть-Камчатск консервные банки и плот с лесом, вывез оттуда бочечную и ящичную клепку. За это капитана Д. С. Рожанского поощрили месячным окладом, старшего механика Зайцева — премией в 700, а старшего помощника капитана Павлова — в 500 руб. [117, л. 126, 170].

Во время следования «Палтуса» на помощь «Дальневосточнику», при нахождении в Кроноцком заливе, 23 мая 1944 г. в котле лопнули три трубки. 27 мая при вскрытии котла обнаружили еще 12 поврежденных и девять забитых накипью трубок. Их не меняли со времени постройки судна [117, л. 173].

Примерно в это же время, 16 мая, обнаружались дефекты и в котле «Гаги». В нем разорвались и были разрезаны 16 связей, соединявших заднюю стенку огневой камеры с днищем. При этом стенка огневой камеры имела выпучину. Ее нижние части конструктивно не соединялись с корпусом котла и деформировались при неравномерном обогреве. Котел работал с естественной тягой при постоянно открытых поддувалах. Из-за недостаточной квалификации чочегаров и их частой сменяемости при заброске угля топка открывалась на продолжительное время. Холодный воздух, особенно зимой, попадал в нее и вызвал «простуду», то есть неравномерное охлаждение, становившееся причиной тепловых напряжений и деформации.

При работе с тралом давление пара в котле резко колебалось, вызывая снижение мощности машины и скорости хода. Избежать этого можно было установкой добавочных связей и оборудованием искусственной тягой. В остальном состояние котла оценивалось как хорошее, было видно, что за ним следили, как следует [117, л. 174].

17 октября 1944 г. в 14 часов 35 минут в Беринговом море в районе мыса Африка усилившийся ветер разорвал надвое плот круглого леса, следовавший за «Буревестником» из Усть-Камчатска в Анапку. Передняя часть плота продолжала держаться на буксире, постепенно разрушаясь, а задняя, подгоняемая ветром, быстро распалась. Лес полностью погиб, убыток составил 154 213 руб.

Моряки Морлова и сами принимали участие в аварийных работах. Экипаж «Топорка» активно трудился в районе гибели парохода «Большой Шантар», за что был поощрен премией в размере 65 000 руб. В сентябре 1944 г. «Топорок» доставил снятое имущество в Петропавловский порт АКО, где к его прибытию подготовили специальную площадку для выгрузки. Порт обработал траулер за сутки с момента прибытия, после чего он сразу же ушел обратно к аварийному судну.

В сентябре 1944 г. на траулерах появились юнги. Первым из них стал Николай Алексеевич Якшин, сын служащего Морлова, родившийся в 1928 г. и окончивший семь классов средней школы. 19 сентября его направили на судно для обучения в машинной команде с двухмесячным испытательным сроком [117, л. 15—16].

Работу с юнгами проверили в декабре. Выяснилось, что на некоторых судах, несмотря на четырехмесячное пребывание подростков, занятия с ними не начались, учебные программы потеряны, лица комсостава, ответственные за обучение юных моряков, не выделены. «На многих траулерах... юнгам не выдается мыло, полотенца, в результате чего

они ходят грязными и неопрятно одетыми. Все юнги Морлова не обеспечены полным, особенно зимним, обмундированием...» Юнги использовались как рабочая сила.

Капитанам и комиссарам предписывалось начать занятия не позднее 1 января 1945 г. Начальнику Морлова следовало «лично заняться обеспечением тральщиков всем необходимым обмундированием для юнг и до 10 января 1945 г. выделить обувь, костюмы, фуфайки, белье, постельные принадлежности, специально подобранные по возрастам юнг, а также обеспечить тральщики мылом в количестве, необходимым для поддержания чистоты и опрятности юнг ежедневно» [116, л. 13].

В 1945 г. Морлов должен был выловить 35 000 ц. Скупом намеревались заготовить еще 5 000 ц [119, л. 4]. Из этого сырца предполагалось произвести следующий ассортимент готовой продукции: парная (кета, горбуша, голец, навага, камбала) — 2 500, мороженая (горбуша, камбала) — 3 500, чановый посол (сельдь, камбала, навага, мелкий частик) — 7 006, копченая (нерка, кижуч) — 275, икра — 38, всего 13 519 ц. Непишевую продукцию представляли 448 ц горбуши, предназначенной на корм собакам. Консервы: горбуша натуральная 1 000, в томате — 3 000 ящ. Рыбокомбинатам следовало сдать 20 000 ц парной камбалы. Все это в ценах 1926—1927 гг. стоило 1 437,8 тыс. руб. [120, л. 11].

На год предприятию требовались 9 615 т угля, 56,3 т нефти и 48,1 т керосина и бензина, а также 28,6 т смазочного масла разных сортов [120, л. 15].

Установленный план Морлов выполнил только на 86,3 % (34 500 ц). Это вновь объяснялось тем, что траулеры большую часть года занимались перевозками (всего 529 судосудок), в силу изношенности в прошлые годы стояли в ремонте, отвлекались на выполнение заданий воинского командования в период боевых действий между СССР и Японией, а также после них. С планом справился только «Буревестник», который должен был поймать 17 000 ц, но фактически уже в первом полугодии выловил 19 043 ц или 115 % задания. «Топорок» и «Палтус» большую часть времени занимались перевозками. «Топорок» вместо 10 000 ц в первом полугодии за два рейса добыл 6 177 ц или 62 % годового плана. А вот «Палтус», которому следовало поймать 8 000 ц, на лов фактически не выходил. Если бы «Топорок» и «Палтус» находились на промысле, как «Буревестник», то программа добычи была бы выполнена.

Изношенные «Гага» и «Восток» ремонтировались и возили грузы. Из-за того, что командный состав траулеров не всегда добросовестно относился к оформлению документов во время нахождения судов в чарте-

ре, только два рейса «Гаги» и «Востока» принесли ущерб в сумме 827 тыс. руб. [122, л. 24]. На «Дальневосточнике» в феврале произошел пожар [122, л. 149]. Его восстановление заняло продолжительное время.

Готовой продукции Морлов выработал 22 900 при задании 33 319 ц, то есть 68,7 %. Перерасход сырца составил 1 403, соли — 1 100 ц. Себестоимость продукции выросла по сравнению с прошлым годом на 34 % и против плана 1945 г. на 9 %. «Морлов почти не использовал полезные отходы для переработки на пищевую и техническую продукцию; совершенно не перерабатывал молоко лососевых пород, головы и хвосты и даже тресковую печень».

Выполнение плана выпуска продукции в натуральном выражении показано в табл. 2.29.

Таблица 2.29

Ассортимент	План, ц	Факт, ц	% выполнения
Парная на питание	2 500	1 800	71
Парная на комбинаты	20 000	11 600	58
Лосось чановый	—	200	—
Сельдь соленая	400	300	77
Мороженые	3 500	4 000	114
Камбала	5 800	3 500	60
Частик	400	1 000	250
Навага	600	—	—
Прочие пищевые	300	500	170
Итого пищевой:	33 500	22 900	68
Корм для собак	400	100	25
Консервы, туб.	293	191	65

Среднесписочное число работников составило 460 чел., в том числе 278 рабочих основного производства. С учетом невыполнения плана по валовой продукции образовался перерасход заработной платы в сумме 491 тыс. руб. В результате хозяйственной деятельности Морлов получил в 1945 г. убыток 1 842 тыс. руб. Его деятельность была оценена как неудовлетворительная.

Зимой с 1944 на 1945 г. в северных комбинатах — Олюторском, Пахачинском и Ново-Олюторском недоставало угля, жидкого топлива и продуктов. Осенью их пытались доставить на пароходах, но выгрузить из-за непогоды не смогли. Для предотвращения срыва подготовки к путине и «усиления цинготных заболеваний» в начале января 1945 г. в комбинаты отправился «Топорок» [122, л. 6].

18 января 1945 г. директор Морлова издал приказ № 4: «Учитывая важность работы одного траулера “Буревестник” на лове рыбы в 1945 г. и большого планового задания на этот год, приказываю: 1. Начальнику

эксплуатации тов. Думенко А. Я. организовать свою работу с таким расчетом, чтобы траулер мог быстро возвращаться из порта на лов рыбы. Для этого необходимо следить за быстрой бункеровкой углем и водой, добываясь перед управлением АКО внеочередности, а также следить за быстрой разгрузкой рыбы в порту. Обо всех ненормальностях ставить меня немедленно в известность.

2. Начальнику кадров тов. Клочко Г. Я. по приходу судна в порт немедленно являться на борт последнего и по необходимости, согласно указаний капитана, делать перестановку или доукомплектование состава экипажа...

3. Начальнику снабжения тов. Ходаковскому особо следить за полной снабженностью материалов на р/т “Буревестник”, в первую очередь обеспечивая его спецодеждой и обувью по моему разрешению.

4. Групповому механику тов. Харкевич, при наличии мелких неполадок с механизмами “Буревестника”, немедленно устранять дефекты силами экипажа...

5. Учитывая отсутствие необходимого количества квалифицированных помощников тралмейстеров, а также опыт работы прошлых лет, с 15 января с. г. устанавливаю на р/т “Буревестник” двухсменную траловую вахту, причем таковую должны нести тралмейстер тов. Алешкин и помощник тралмейстера тов. Кулинов...» [119, л. 77].

В течение четырех дней января 1945 г. «Буревестник» под командованием капитана П. М. Иванова в районе Озерной добыл 250 т рыбы. Самый большой улов — 91 т — пришелся на 14 января. Его команда, «пофронтовому проведя два рейса, обязалась в январе в честь победного наступления Красной Армии провести еще один рейс. Это обязательство с честью выполнено. Выйдя в третий раз на лов, члены экипажа за 34 часа добыли 220 т рыбы». Моряки заявили: «Увеличением добычи рыбы мы помогаем родным советским воинам. Пусть они беспощадно громят врага, еще стремительнее идут вперед к Берлину!» [123, № 11, 23].

В феврале отлично поработали моряки «Топорка» под руководством капитана Неклюдова. Экипаж обязался в честь славных побед Красной Армии трудиться пофронтовому, выполнить рейсовое задание на 115 % и сэкономить 15 т топлива. В беспокойном февральском море за короткое время траулер добыл 100 т рыбы. «Весь экипаж поставил себе задачей к дню Красной Армии завершить рейсовое задание и честным трудом славить героических советских воинов» [123, № 35].

«Буревестник» стал победителем Всесоюзного соревнования предприятий рыбной промышленности в первом квартале 1945 г. Его эки-

паж получил первую премию в размере 27 800 руб. и выпел. Капитана П. М. Иванова наградили двухмесячным, помполита Н. Ф. Шурьгина и старшего механика А. Г. Зайцева — полуторамесячным окладом [124, л. 102].

Впрочем, и на этом передовом судне было не все гладко. Наблюдался перерасход угля: за первый квартал 1945 г. он составил 76 т. Старший механик не сумел обоснованно объяснить его причины. Ссылки на существовавшие нормы расхода и качество угля опровергались опытом работы других траулеров. Причинами перерасхода назывались плохой учет со стороны стармеха в ходе приемки угля и слабый контроль суточных расходов. В апреле 1945 г. он получил от начальника Морлова выговор и предупреждение, что при повторном перерасходе «к нему будут приняты санкции в виде удержаний из зарплаты» [119, л. 64].

Случались и преувеличения данных о добыче рыбы. «При сдаче тральщиком “Буревестник” рыбы Озерновскому комбинату количество рыбы было преувеличено на 148 ц. . . Широко практикуется запрещенная законом закупка разного рода ценностей у частных лиц, способствующая развитию хищений и спекуляции, что говорит за ненадежность планового производственно-технического снабжения Морлова» [121, л. 6].

Для выявления возможности использования прилова для выработки пищевой и непищевой продукции 9 июня 1945 г. на «Буревестнике» в рейс отправился инженер технологического отдела С. С. Аверьянов. Ему поручалось уточнить режимы работы и производительность рыбобумачной установки и выяснить возможности использования прилова краба. При Аверьянове находилась «одна работница, знакомая с разделкой краба, имеющая необходимую спецодежду и обувь» [124, л. 167].

Следует отметить, что наряду с проявлениями трудового энтузиазма, на судах, занимавшихся перевозкой грузов, наблюдались хищения и недостачи. О таких фактах сообщает заключение главной бухгалтерии АКО по итогам работы Морлова в 1945 г. «При перевозке тральщиком “Восток” почты в Пенжино пропали принятые к перевозке посылки; на тральщике “Буревестник” был похищен командой ящик махорки, адресованной в Корф; на тральщике “Гага” пропал ящик обуви; были еще два случая пропажи из перевозимого груза обуви на тральщиках “Гага” и “Палтус”. При перевозке на тральщике “Дальневосточник” американских подарков в комбинаты восточного берега Камчатки все места с подарками были на судне вскрыты и из них расхищены различные вещи и т. д. Руководство Морлова относится к этому со странной снисходительностью и благодушием. Требование закона о взыскании

с виновников недостач и хищений стоимости их в 12,5-кратном размере руководством Морлова игнорируется...»

«Несмотря на ряд категорических запрещений, до сих пор продолжается приписка в коносаментх разного рода примечаний, вроде: “Тара слабая, тузлука не держит”, “Вес по заявлению отправителя” и другие. Указанные приписки создают безответственность и безнаказанность за недостачи и хищения перевозимых тральщиками грузов. Кроме того, частая смена ревизоров (вторых помощников капитана. — С. Г.) на судах Морлова также способствует безответственности и безнаказанности за сохранность вверенных им ценностей» [121, л. 2].

Руководители Морлова были склонны считать причиной подобных происшествий отвлечение промысловиков от основной деятельности на грузоперевозки, порождавшее «недисциплинированность на траловом флоте». Им для исправления допущенных ошибок следовало «немедленно передать следственным органам материалы о всех случаях недостач и хищениях грузов для привлечения виновных к ответственности», не производить смены ревизоров судов без оформления приемки и сдачи вверенных ценностей, ликвидировать простои траулеров в порту и обратить «самое серьезное внимание на повышение сортности выпускаемой продукции, а также совместно с технологическим отделом треста определить возможности и обеспечение выпуска в 1946 г. новых деликатесных товаров для снабжения ими открываемого фирменного магазина» [121, л. 1—3].

Автотранспорт Морлова в 1945 г. включал семь автомашин: два грузовика ГАЗ-АА и пять «Студебеккеров». Четыре машины требовали капитального ремонта, в том числе оба ГАЗа. Персонал гаража состоял из трех шоферов, ремонтных рабочих не имелось. Действующие машины прошли 30 346 км. «Данные о перевезенных тоннах груза ничем не обоснованы, ибо работа машин производилась без оформления путевых листов. Запись всех данных производилась со слов шоферов».

К 1 января 1946 г. Морлов располагал 2 033 кв. м жилой площади в домах «постоянного типа» и 442 кв. м — в бараках. За год ввели в эксплуатацию один дом площадью 51 кв. м, приобретенный за 30 тыс. руб. из средств правительственного фонда освоения Камчатки. Все жильё обеспечивалось электричеством, но не имело канализации и центрального отопления. В домах жили 427 (из них 415 работающих), в бараках — 94 чел. Квартплаты с них за год собрали 56 тыс. руб., само предприятие возместило еще 277 тыс. руб. Работники береговых служб могли помыться в бане, вмещавшей 20 чел.

Руководство АКО полагало, что, «учитывая исключительно тяжелое положение Морлова с жилфондом, полное отсутствие строительства... можно объяснить только отсутствием со стороны руководства Морлова заботы об увеличении жилфонда. Наглядным примером плохой работы может служить тот факт, что материалы, переданные в октябре месяце для постройки двадцатикомнатного дома, до сих пор не использованы, и дом не построен» [121, л. 12]. Никакого строительства более не производилось, за исключением бомбоубежища стоимостью 18 тыс. руб.

Сельхозферма вновь не выполнила план по растениеводству и заготовке кормов, в результате чего уже к зиме с 1945 на 1946 г. имевшийся скот в который раз оказался на «голодном пайке». С площади 11,7 га собрали 610 ц овощей, в том числе 6 ц махорки. Себестоимость центнера последней составила 2 340 вместо запланированных 2 000 руб. [121, л. 20].

Условия, в которых находились работники на сельхозферме, хорошо иллюстрируются установленным им рационом питания. 16 июня 1945 г. вышло вот такое распоряжение начальника Морлова: «Разрешаю израсходовать на котел 150—200 кг отобранного картофеля, не могущего быть использованным для посева, в результате тщательной сортировки... За счет неиспользованной рыбы по лимиту дополнительного питания тралового флота в июне месяце выдать для питания рабочих на посевной 200 кг разнорыбицы мороженой пониженной сортности». Дополнительно ежедневно в распоряжение заведующего сельхозфермой Капитанова сроком на семь дней выделялись по 10 литров молока для выдачи рабочим, участвующим в посевной, в количестве «не более $\frac{1}{4}$ литра на человека» [119, л. 39].

В течение 1945 г. предприятие приобрело за 8 850 руб. «музинструмент» [121, л. 156].

Электростанция на Моховой произвела 35 000 кВт·ч, израсходовав 45,4 т жидкого топлива при норме 12,4 т. Таким образом, электроэнергия стала в прямом смысле этого слова «золотой», так как значительная часть топлива завозилась в Петропавловск из США.

Приведем один эпизод, характеризующий условия, в которых жило население базы во время войны. Приказ по Управлению морского рыболовства АКО от 23 января 1945 г. гласил: «В последнее время наблюдается массовое нарушение использования электроэнергии для освещения в жилых домах. В целях пресечения подобного явления приказываю: 1. Распространить на поселок базы Моховая порядок пользования электроосвещением, установленный в г. Петропавловске, то есть — все

электролампы должны быть напряжением 220 В, мощность лампы не должна быть больше 60 Вт. 2. Пользование лампами вольтажом 110 В совершенно запретить».

Механику Максимова и электромонтеру Воробьеву приказывалось систематически проверять осветительную сеть и при обнаружении нарушителей установленного порядка «в первый раз отключать... сроком на один месяц, во второй раз — на три месяца, в третий раз — снять и лишить электроэнергии совершенно» [119, л. 75].

На протяжении всех лет войны работницы базы трудились, не покладая рук, зачастую выполняя мужскую работу, перевыполняя нормы выработки, давая фронту и тылу все больше и больше рыбных продуктов. Праздничный приказ по Морлову от 7 марта 1945 г. донес до нас имена некоторых тружениц. «За безупречную работу в деле выполнения производственных заданий» благодарности с занесением в личное дело объявлялись: Редькиной, А. Т. Плотниковой, Н. Мисюриной (сетепошивочный цех), А. Гридневой, П. Двойченко, Т. Поляковой, Д. Найденовой (засольный цех), М. Сахновой, А. Бакастовой (консервный цех), А. Власюковой, М. И. Чаплиевой, А. Евсеевой (хозяйственный цех), А. Князевой (боец ПВСО), М. Г. Рыженко (заведующая детсадом), Ф. Юрченко (повар), З. Исаковой (холодильник), Мельниковой (копильный цех), А. Д. Славкиной и Н. Ф. Лелюхиной (управление рыбозавода).

Благодарностей удостоились: Г. И. Головина (сетепошивочная мастерская), О. Мурзина, Ф. Аверина, Шарафутдинова, Мячина (засольный цех), М. Шишова, А. Симахина, К. Волкова (консервный цех), Антонова и Луденкова (копильный цех) и другие. Руководство Морлова выражало уверенность в том, что женщины «и впредь будут, не жалея сил, помогать бойцам Красной Армии быстрее покончить с зарвавшимся врагом — немецким фашизмом» [119, л. 69].

Возглавлял рыбозавод на Моховой в 1945 г. директор М. П. Ларионов.

17 мая 1945 г. благодарность за внесение рационализаторского предложения и активное участие в постройке водяной турбины, установленной в машинном отделении холодильника базы Моховой, получил механик Кривоножкин. Расчеты турбины и ее чертежи выполнил главный инженер Морлова А. И. Гаркави. Кривоножкин, Гаркави, а также «лица машинного персонала холодильника и кузницы», участвовавшие в изготовлении и монтаже турбины, — Аркавенко, Фоменко и Шаронин получили денежные вознаграждения [119, л. 42].

1 мая 1945 г. благодарность по случаю «Международного праздника трудящихся — дня 1 Мая» получили «особо проявившие себя в ра-

боте по выполнению плана 1-го квартала 1945 г., показавшие образцы стахановского труда в дни победоносного завершения Отечественной войны с немецко-фашистскими разбойниками» моряки и работники управления Морлова. В их число вошли капитан Иванов, старший механик Шурыгин, второй механик Андрущенко, ревизор Финашин, третий помощник Миклашевич, тралмейстер Алешкин, радист Коптелов, засольщик Лысаков, матросы 1-го класса Можаяев, Фатеев, Николенко, кочегары Поздняков, Морозов, Сучков, матрос Морозов («Буревестник»), капитан Неклюдов, стармех Анкур, помполит Поленков, старпом Гладков, второй механик Маринин, ревизор Кощеев, тралмастер Попов, третий помощник Салтыков, радист Бойко, боцман Тулапин («Топорок») и другие моряки [119, л. 55].

Летом 1945 г. НКРП СССР отозвал Г. Я. Ермошкина с Камчатки в свое распоряжение. 18 июля началась передача дел предприятия новому директору, вернее, исполняющему его обязанности, А. Я. Думенко [119, л. 35]. Последнего вскоре сменил вновь назначенный директор Виктор Семенович Кириллов.

30 июля 1945 г. Президиум Верховного Совета СССР своим указом восстановил с 1 января 1945 г. права работающих граждан на получение очередных и дополнительных отпусков. Руководство Морлова совместно с профсоюзной организацией к 1 сентября разработало график предоставления отпусков. Учитывая же значительный и хронический недостаток рабочей силы, при согласии работников им предлагалось получить компенсацию за неиспользованные отпуска.

20 сентября 1945 г. было объявлено, что «по сообщению из Москвы, начиная с 1 августа с. г. вводятся льготы на Камчатке. Процентные надбавки начисляются в прежнем порядке. Дополнительный отпуск работникам с нормированным рабочим днем — 18 дней, с ненормированным — 30. Восстанавливается заключение трудовых договоров...» [119, л. 13, 24].

7 августа 1945 г. завершилось строительство кавасаки, которому дали название «Салют» и приписали к Петропавловскому морскому рыбному порту за № П-555. Суденышко тут же отправили обслуживать сенозаготовки базы Моховой. На постройке отличилась бригада судовых плотников Юрченко в составе: Молодова, Труханова, Корягина, Чирова. Все они получили благодарности [119, л. 33, 44].

9 августа 1945 г. на территории Камчатской области было введено военное положение: началась скоротечная советско-японская война. На следующий день командир второго дивизиона А. Я. Думенко, рас-

порядился организовать унитарную команду МПВО в составе 46 чел. с шестью отделениями. «Назначаю командиром тов. Голубова, его заместителем тов. Сытина П. У., заведующим химическим имуществом тов. Фадеева И. В... Приказываю командирам отделений быть с 10 августа всегда в полной готовности. Для производства практических занятий устанавливаю два раза в неделю — вторник и четверг — по два часа». Персональная ответственность за соблюдение правил светомаскировки возлагалась на военного инспектора Игошина [119, л. 28, 30].

Готовился к боевым операциям и промысловый флот. Вот что вспоминал о событиях августа 1945 г. А. Е. Мамонтов: «Перед высадкой нашего десанта на Курилы “Тага” стояла на судовой палубе. Только взялись за паровой котел, шесть трубок уже вырезали. А тут военные: “За сколько сможете подготовить судно к участию в высадке?” Мигом прикинули все, и уверенно: “За сутки”. Знаю: скорее и чудо не поможет. Они в ответ: “Не подходит”. Взяли “Буревестник” и “Дальневосточник”, нас оставили. Очень жалели все, но сделать действительно ничего нельзя было» [125, № 54].

Часть моряков Морлова приняла непосредственное участие в боевых действиях: в августе 1945 г. «Буревестник» и «Дальневосточник» под командованием П. М. Иванова и К. К. Берга перебрасывали десант из Петропавловска на Курильские острова. Курильская десантная операция стала последним аккордом Второй мировой войны. Пять членов экипажа «Дальневосточника» получили боевые награды за отличие при доставке военных грузов и их своевременную разгрузку в сложных метеоусловиях. «Экипаж тральщика лично участвовал во всех грузовых работах и заслужил отличную оценку командования Камчатского оборонительного района». Старший механик траулера Г. К. Плюснин был награжден орденом Красной Звезды. Такую же награду получили старший помощник капитана «Буревестника» Н. С. Колядин, старший механик этого же траулера А. Н. Андрюшков и другие моряки.

Рыбаки показали на островах образцы мужества и героизма. Вот лишь несколько примеров этому. Механик мобилизованного сейнера «Авача» А. А. Черняев в условиях боя вывел на буксире моторной шлюпки охваченную пламенем и уже покинутую экипажем и бойцами десантную баржу с боезапасом, чем предотвратил тяжелые потери от ее взрыва в группе десантных судов.

В момент массированной контратаки японских танков, будучи раненым, мастер добычи М. Ф. Барабашев с группой бойцов под ураганным огнем отправился на рейд и доставил с десантного судна к месту

прорыва танков бронебойные патроны. Ими были уничтожены двадцать танков противника. За этот подвиг М. Ф. Барабашева наградили орденом Отечественной войны 2-й степени [126, № 26].

После капитуляции Японии «Буревестник» в сентябре 1945 г. доставил с Курил в Петропавловск трофейный груз, причем его количество оказалось меньшим, чем погруженное на островах [119, л. 11]. На отправку «Буревестника» и «Дальневосточника» в десантную операцию были затрачены 682 тыс. руб. [119, л. 52].

В 1945 г. АКО ожидало поступления в Морлов и Петропавловскую МРС 20 новых деревянных сейнеров отечественной постройки. Еще 28 декабря 1944 г., в преддверии расширения промыслового флота за счет ожидавшихся судов, начальник АКО распорядился организовать мероприятия по обеспечению их судоводителями, механиками и неводчиками (по 20 чел.), а также «возбудить ходатайство перед НКРП СССР о включении в штатное расписание Морлова на 1945 г. должностей капитана-наставника и группового механика [116, л. 22].

В феврале 1945 г. было обращено внимание на подготовку и дипломирование судоводителей и механиков-практиков, не имевших специального образования. Таковых насчитывалось 14 чел. Проведение занятий с ними по программе Наркомвода СССР возлагалось на капитанов Рожанского и Ленского и механика Снурницына. Местом занятий определялись траулеры «Гага» и «Восток» [122, л. 113].

С 12 апреля заработали курсы судоводителей-двухсоттонников и механиков 3-го разряда. На них занимались 16 моряков Морлова и 10 АКО-флота, 11 работников Петропавловской МРС, комбинатов и колхозов, три сотрудника порта АКО и один — жестянобаночной фабрики. На курсы судоводителей «условно, по причине отсутствия справки об общем образовании», зачислялась одна женщина — работница МРС Пелагея Ярошенко [124, л. 58—59].

Еще через неделю, 19 апреля 1945 г., вышел приказ начальника АКО «Об открытии Петропавловской рыбопромышленной мореходной школы юнг» с трехгодичным сроком обучения [124, л. 86]. На судах Морлова в это время находились 18 юнг. Подготовка моряков шла и в форме индивидуального ученичества. К концу 1945 г. таких обучающихся насчитывалось 14 чел. [121, л. 35].

Строительство первых восьми сейнеров с двигателями мощностью по 150 л. с. («Трал», «Шкив», «Ваер», «Вертлюг», «Блок» и другие) завершилось во Владивостоке в начале сентября 1945 г. Суда стоили 2 926 тыс. руб. Наблюдал за их постройкой инженер Н. А. Томашевский.

Сейнеры передали Морлову и решили доставить в Петропавловск самым простым, но в то же время наиболее рискованным способом — буксировкой. Ее должен был выполнить пароход под командованием капитана В. Т. Войтенко. В конце сентября 1945 г. караван тронулся в путь через два моря и океан. Удачно завершившееся плавание стало результатом упорного труда капитанов Соколова, Маликова, Вахтеева, механиков Сорокина, Щепкова, Флотова, матросов Гридина, Барашко, Саяпина [123, № 202].

Вскоре выяснилось, что сейнеры построены некачественно, приняты с техническими недоделками. Расходы по их переоборудованию в Петропавловске составили 259 тыс. руб., но суда приспособить для работы в камчатских условиях не удалось, и вскоре они отправились обратно.

В октябре 1945 г. АКО было реорганизовано в Камчатский государственный рыбопромышленный трест (КГРТ). Теперь Морлов АКО стал именоваться «Управлением Морского рыболовства КГРТ» [119, л. 2]. Одним из первых распоряжений по новому управлению стал приказ № 53 от 6 октября 1945 г., признававший, что существовавшее доселе административное деление Морлова себя не оправдало. Управления Морлова и базы работали параллельно, начальники цехов базы по существу оказались лишены самостоятельности, так как их функции выполнял директор, притом, что юридическую ответственность с них никто не снимал. Результатом этого стали ненормальные взаимоотношения между руководителями. Отныне бухгалтерия рыбозавода объединялась с бухгалтерией Морлова, холодильник подчинялся его главному инженеру, электростанция, механические мастерские, кузница и маломерный флот — механику и капитану флота, коммерческий отдел — директору, строительный отдел — прорабу Морлова [119, л. 8].

23—25 февраля 1945 г. в Петропавловске состоялась первая в истории Камчатки техническая конференция. Война близилась к завершению, рыбная промышленность нуждалась в объективной оценке пути, который она прошла в тяжелейший военный период, и определении основных направлений развития на ближайшие годы. Выступавшие анализировали и опыт работы, накопленный Морловым.

Одним из главных вопросов, поднятых на конференции, стало повышение качества продукции. Основную массу улова траулеров составляла камбала. Наиболее высокое качество она имела в свежем, охлажденном и мороженом виде. Ввиду отсутствия достаточного количества морозильных мощностей и неимения рефрижераторных судов АКО производило ее преимущественно в соленом виде.

Сортность реализованной продукции (в % к общему количеству), по данным Главкамчатрыбпрома, показана в табл. 2.30.

Таблица 2.30

Год	Высший сорт	Первый сорт	Второй сорт	Третий сорт
1941	0,6	33,1	48,0	18,3
1942	0,5	43,1	42,4	14,1
1943	0,5	49,2	38,2	16,1
1944	0,3	36,9	45,3	17,5
1945	0,5	37,8	42,4	19,3

Как видно, почти две трети продукции сдавалось потребителям самыми низкими сортами — вторым и третьим. По словам уполномоченного Дальрыбсбыта К. К. Дексбаха, «вместо борьбы за качество рыбы, выявления причин его ухудшения, АКО пошло по пути узаконения сдачи третьим сортом».

Это утверждение в значительной степени относилось и к Морлову. «Так, если в положении об оплате труда 1941 г. порейсовая сортность сдаваемой продукции была обусловлена в 80 % первым сортом, 20 % — вторым, то в приказе № 2 от 2 января 1944 г. сортность для сдачи комбинатам устанавливается в 50 % первым сортом, 45 % — вторым и 5 % — третьим. В положении оплаты труда на 1944 г., подписанном между АКО и обкомом Союза рыбаков в апреле прошлого года, соотношение сортности подверглось новому изменению и установлено в пределах: 70 % — первым, 10 % — вторым и 10 % — третьим сортами».

Сохранности добытой траулерами рыбы должного внимания не уделялось. Нередко ее без промывки направляли в трюм, что снижало качество сырца. Указания управления АКО о проведении мероприятий на траулерах по надлежащей обработке и сохранению добытого сырца зачастую не выполнялись. Еще в 1944 г. вышло предписание «запретить посол нешкеренной и необезглавленной камбалы и нешкеренной наваги, кроме рыбы, передаваемой комбинатам. Всемерно использовать в производстве, особенно на траулерах при транспортировке рыбы, лед для повышения качества продукции» [120, л. 3], но значительного эффекта оно не возымело.

Единственным документом, регламентировавшим порядок обработки улова на судах, была «Временная памятка по замораживанию рыбы на траулерах». В ней указывалось, что «в зимнее время рыболовные траулеры должны лед брать непосредственно из ледяного поля, откуда накалываются большие крыги, которые поднимаются сетками на борт траулера. На борту лед должен дробиться с тем, чтобы куски его по

диаметру не превышали 5 см. Дробленный лед лопатами по лотку направляется в отсеки трюма». Но при этом не учитывалось то, что траулер должен был, находясь на промысле, ловить рыбу, а не заниматься самоснабжением. Обеспечение же судов льдом с берега нормально налажено не было.

Улов из кутка трала выливался прямо в трюм без мойки и переборки. Различные размеры отдельных рыбин также способствовали снижению сортности. Перевозка навалом не обеспечивала сохранения равномерной температуры в массе рыбы, вызывала ее сдавливание и трение друг о друга при качке, повреждавшие сырец. Таким образом, сложившееся положение способствовало тому, что «рыба уже с первой же минуты подъема из воды обречена на снижение качества».

Попыткой дать новые указания по обработке рыбы стал приказ начальника АКО № 2 от 2 января 1944 г. Этот документ предписывал мыть камбалу и обваливать ее солью до спуска в трюм. Камбалу длиной более 20 см следовало обезглавливать путем косою надреза головы, удалять внутренности, промывать и направлять тушку в посол. Часть последних уловов разрешалось сдавать на берег в охлажденном виде. Но и эти меры не могли дать хороших результатов.

Изменить ситуацию можно было лишь в случае:

- организации снабжения траулеров всем необходимым на одном из комбинатов западного побережья, дабы избежать лишних заходов в Петропавловск;

- пересмотра штата судовых команд, включения в них рыбообработчиков;

- изменения системы заработной платы;

- проведения опытных работ по разделке и обработке рыбы на борту судов, разработки соответствующих инструкций;

- внедрения круглогодичного снабжения судов льдом;

- запрещения укладки рыбы в трюмы навалом без мойки;

- организацией выгрузки улова из трюмов при помощи ящиков, с непосредственной подачей его на берег в обработку для сокращения лишних перевозок и сохранения рыбы [8, с. 209—211].

Высказанные на конференции предложения по совершенствованию организации тралового промысла вскоре нашли отражение в приказе начальника АКО К. Н. Кулаженко № 215 от 16 мая 1945 г. «О реализации решений первой инженерно-технической конференции работников рыбной промышленности Камчатского бассейна». В соответствии с ним, для улучшения качества продукции на траулерах Морлова вводились

должности засольных мастеров, на которых возлагались обязанности по предварительной обработке рыбы и ответственность за ее качество. Отныне запрещалась погрузка рыбы в трюмы навалом без предварительной мойки и отсортировки прилова. Для предотвращения повреждения улова в трюмах стали применять горизонтальные переборки, а при разгрузке использовать остропленные ящики или бабды. Для камбалы устанавливался «единый вид разделки»: отсекаание головы косым срезом с удалением части брюшка [122, л. 118].

Производственному отделу АКО предписывалось провести опытные работы на траулерах по разделке и обработке камбалы, разработать инструкции и снабдить ими Морлов и рыбокомбинаты.

Решить задачу повышения качества продукции удалось позднее, когда на промысловых судах получил широкое распространение новый способ обработки сырца путем его замораживания.

С началом Великой Отечественной войны хозяйственная значимость Камчатки в жизни страны резко выросла. Это было связано с тем, что традиционные рыбопромысловые районы, располагавшиеся в Баренцевом, Балтийском и Черном морях, попали в зону боевых действий. В таких условиях полуостров стал одним из основных «рыбных цехов» СССР. Доля камчатского улова в общесоюзном выросла с 799,3 тыс. ц в 1940 г. (то есть 6,9 %) до 1 551,2 тыс. ц в 1945 г. (17,8 %). Наибольший улов пришелся на 1944 г. и составил 1 692,3 при общесоюзном в 9 552 тыс. ц.

За период войны рыбная промышленность Камчатки существенно изменила характер своей деятельности. К 1944 г. добыча сырья возросла вдвое по сравнению с предвоенным 1940 г. При этом численность рабочих увеличилась всего на 18,5 % (табл. 2.31, тыс. ц).

Таблица 2.31

Год	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Вся Камчатка	799,3	1 070,6	1 172,8	1 604,5	1 692,3	1 551,2
В том числе Морлов	19,5	23,2	33,9	44,0	61,3	34,5
Доля Морлова в %	2,4	2,2	2,9	2,7	3,6	2,2

На фронт ушла большая часть физически сильных работников, на места которых встали вторые и третьи члены их семей (жены и дети). Именно во время войны был совершен переход от сезонной к круглогодичной добыче и обработке рыбы. В этом значительную роль сыграл зимний лов в открытом море с тралящих судов. Пик уловов за войну пришелся на 1944 г., когда он составил 1 692,3 тыс. ц по Камчатке в це-

лом и 61,3 тыс. ц по Морлову в частности. Доля активного рыболовства в этом году поднялась до 3,6 % против обычных 2,2—2,9 %.

Рост интенсивности труда рыбаков отражает табл. 2.32.

Таблица 2.32

Год	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Персонал, всего	17 956	19 703	21 281	22 321	22 236	20 509
Улов на одного чел., ц	44,4	54,3	55,3	71,9	76,1	75,6
Персонал Морлова	319	568	470	479	518	460
Улов на одного чел., ц	61,1	41,0	72,1	91,9	118,3	75,0

Как видно, добыча рыбы на одного работающего с 1940 по 1944 гг. почти удвоилась. В наиболее удачные в промысловом отношении годы соотношение уловов составляло 1,3—1,5 в пользу Морлова, как более механизированного предприятия. Всего же с 1940 г. производительность труда рыбаков выросла на 70 % по береговому и более чем на 90 % по активному морскому лову. Это и был их вклад в общую победу, то, что позже назовут «трудовым подвигом советского народа в годы Великой Отечественной войны».

В законе о первой послевоенной пятилетке (1946—1950 гг.), нацеленном на возрождение разрушенного хозяйства страны, говорилось о необходимости восстановить рыболовный флот и превзойти его довоенные размеры. За пятилетие в строй намеревались ввести 150 рыболовных траулеров [127, л. 4].

Поставленная задача последовательно выполнялась. Уже в 1951 г. добыча рыбы на Камчатке достигла 2 073,9 тыс. ц, причем доля Управления активного морского рыболовства (так теперь назывался Морлов) составила 121,3 тыс. ц, то есть 5,8 %. Камчатский траловый флот получил принципиально новые суда — стальные дизельные средние рыболовные траулеры, на долгие годы ставшие основными добытчиками рыбы в открытом море.

ИСТОЧНИКИ

1. Вестник рыбопромышленности. — СПб., 1895.
2. Там же, 1903.
3. *Рогачева И. А.* Рыбопромысловый флот России. — СПб., 1996. — 362 с.
4. *Бянкин В. П.* В дальневосточных морях. Очерки. — Владивосток, 1981. — 240 с.
5. Журналы совещания рыбопромышленников Дальнего Востока в г. Владивостоке в ноябре 1911 г. — Хабаровск, 1911. Вып. 3. — 64 с.
6. Материалы к познанию русского рыболовства. 1915. — Т. 4. — Петербург, 1915. Вып. 7. — 168 с.

7. Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Сборник трудов. — Петропавловск-Камчатский, 2000. Вып. 10 (2). — 132 с.

8. *Гаврилов С. В.* Маленькие камчатские истории. — Петропавловск-Камчатский, 2002. — 300 с.

9. *Борисов Т. М.* Траловый промысел и возможность его применения на Дальнем Востоке // Экономическая жизнь Приморья. — 1924. — № 3.

10. Отчет Дальэконо. Экономическому Совещанию РСФСР / Под ред. М. И. Целищева, 1924. — 416 с.

10а. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 484.

11. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 1.

12. Там же, д. 13.

13. Там же, д. 2.

14. Там же, д. 40.

15. Там же, д. 16.

16. Там же, д. 19.

17. Там же, д. 25.

17а. *Мандрик А. Т.* История рыбной промышленности российского Дальнего Востока (1927—1940 гг.). — Владивосток, 2000. — 158 с.

18. ЦДНИКО, ф. 45, оп. 1, д. 283.

19. Там же, ф. 1, оп. 1, д. 7.

20. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 49.

21. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 41.

22. Там же, д. 112.

23. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 55.

24. АВПР, ф. 0348, оп. 3, п. 1, д. 1.

25. Вестник рыбопромышленности. — СПб., 1893.

26. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 53.

26а. За высокие уловы. — 1972. — 5 дек.

27. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 60.

28. Камчатская правда, комплект за 1935 г.

29. *Анода П. И., Скорлыгин С. Н.* От Магадана до Америки. — Петропавловск-Камчатский, 1966. — 67 с.

30. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 57.

31. Там же, д. 73.

32. Камчатская правда, комплект за 1936 г.

33. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 784.

34. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 67.

35. Там же, д. 63.

36. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 1.

37. Там же, д. 3.

38. Камчатская правда, комплект за 1937 г.

39. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 784.

40. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 69.

41. Там же, д. 85.

42. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 80.
43. Камчатская правда, комплект за 1938 г.
44. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 88.
45. Там же, д. 87.
46. Там же, д. 89.
47. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 208.
48. ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 7.
49. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 91.
50. Там же, д. 90.
51. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 2.
52. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 92.
53. Там же, д. 96.
54. Там же, д. 95.
55. Там же, д. 98.
56. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 430.
57. ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 5.
58. Там же, д. 6.
59. Камчатская правда, комплект за 1939 г.
60. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 93.
61. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 303.
62. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 107.
63. Там же, д. 104.
64. Там же, д. 102.
65. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 9.
66. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 106.
67. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 7.
68. ЦДНИКО, ф. 1, оп. 1, д. 430.
69. Там же, д. 381.
70. Камчатская правда, комплект за 1940 г.
71. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 446.
72. ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 10.
73. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 103.
74. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 15.
75. Там же, д. 14.
76. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 117.
77. Там же, д. 116.
78. Камчатская правда, комплект за 1941 г.
79. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 492.
80. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 514.
81. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 124.
82. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 17.
83. Там же, д. 19.
84. Камчатская правда, комплект за 1942 г.

85. Рыбак Камчатки. — 1986. — 19 сент.
86. За высокие уловы. — 1975. — 9 мая.
87. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 515.
88. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 124.
89. Там же, д. 125.
90. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 507.
91. ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 18.
92. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 126.
93. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 20.
94. Там же, д. 25.
95. Там же, д. 24.
96. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 784.
97. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 495.
98. Там же, д. 133.
99. Там же, д. 131.
100. Там же, д. 132.
101. Камчатская правда, комплект за 1943 г.
102. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 588.
103. ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 29.
104. Там же, д. 30.
105. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 134.
106. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 592.
107. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 130.
108. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 591.
109. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 136.
110. Там же, ф. 166, оп. 1, д. 55.
111. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 26.
112. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 672.
113. Камчатская правда, комплект за 1944 г.
114. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 679.
115. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 137.
116. Там же, д. 140.
117. Там же, д. 138.
118. Там же, д. 141.
119. Там же, ф. 275, оп. 1, д. 31.
120. Там же, д. 32.
121. Там же, д. 34.
122. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 142.
123. Камчатская правда, комплект за 1945 г.
124. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 143.
125. За высокие уловы. — 1975. — 9 мая.
126. Рыбак Камчатки. — 1983. — 2 марта.
127. ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 845.

1. МАТЕРИАЛЫ И ДОКУМЕНТЫ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ БАОЛ — МОРЛОВА. 1936—1945

Переломный этап в развитии рыбной промышленности Камчатки

Путина текущего года ознаменовалась событием чрезвычайной важности для камчатской рыбопромышленности — прибытием и началом работы судов активного лова: сейнеров и дрейфтеров.

Первые результаты применения в наших местных условиях лова кошельковым неводом и плавными жаберными сетями, бесспорно, выходят из рамок простых разведочных и опытных работ и являются уже промыслом, давшим к тому же неплохой эффект.

Наиболее интересные результаты разведки и лова получены в районе Олоторского залива в октябре. Начав поисковые работы в середине сентября, сейнер «Виллюй» обнаружил сельдь лишь в начале октября. Видимо, в этот период сельдь подошла в район разведок.

Первая экспедиция судов активного лова имела объектом добычи преимущественно сельдь. В дальнейшем, несомненно, активный лов охватит также и лососевых, образующих не меньшие косяки, чем сельдь. Тем не менее, последняя является, бесспорно, наиболее рентабельной из промысловых рыб для судов активного лова в силу ценности самой породы и несложности дальнейшей обработки.

Ввиду особенностей своего образа жизни, сельдь в разное время года неоднородна по качеству и требует различных приемов и способов лова.

Весною, при подходах к местам нереста, сельдь нежирная, период ее хода сравнительно продолжителен, и она может с успехом облавливаться прибрежными орудиями лова — ставными неводами. Однако период облова может быть значительно удлинен путем применения кошельковых неводов и дрейфтерных сетей для добычи косяков, не успевших еще подойти к неводам, или уже удаляющихся от них по окончании нереста.

Наибольший же эффект суда активного лова смогут дать летом и в начале осени, когда сельдь переходит к нагулу в море, концентрация ее увеличивается, появляются большие скопления косяков, гуляющих далеко от берега.

В течение октября, когда суда находились в Олоторском заливе, неоднократно наблюдались случаи обмета кошельковым неводом косяков, дававших улов свыше 600 ц.

Учитывая богатство сырьевых ресурсов камчатских морей, возможность активного оперирования сейнерами и дрейфтерами в зависимости от сроков, мест и объектов добычи, следует сказать, что задача — неуклонно увеличивать удельный вес активного рыболовства в сумме всех методов лова —

вплотную поставлена перед руководителями рыбной промышленности Камчатки. Не подлежит сомнению, что флотилия сейнеров и дрейфтеров должна быть увеличена.

Основным достижением октябрьской экспедиции БАОЛ Рыбного управления АКО надо считать тот факт, что возможность работы сейнеров и дрейфтеров в условиях Камчатки, даже в осеннее время, — блестяще доказана. Попутно, с накопленным опытом, намечается необходимость проведения ряда хозяйственных мероприятий. К ним относится дооборудование судов: механизация поворотных площадок сейнеров, устройство отопления, сушилок и т. д.

В ряду организационных мероприятий основными являются: механизация выливки уловов на базе, по возможности — сдача уловов в море на транспортные суда, что позволит значительно сократить междурейсовые простои активного флота.

Совершенно необходима также организация разведочной службы, радиосвязи судов с базой и между собою, а также — метеослужбы.

Первые работы дали хороший результат. Это обязывает флотилию активного лова и руководителей АКО принять все меры к самой тщательной зимней подготовке, чтобы в будущую путину сейнеры и дрейфтеры окончательно пришли к широкому, налаженному промыслу. Не будет преувеличением сказать, что результаты работы экспедиции открывают новый этап развития рыбной промышленности Камчатки — этап постепенного перехода государственного лова на активные методы.

М. Л. Альперович, К. И. Панин,
научные работники Камчатской опытно-научной
исследовательской рыбной станции

Камчатская правда, 14 ноября 1936 г.

Суда с честью вышли из испытания

Вышедшие 8 октября в район Олюторского рыбокомбината сейнеры «Авача» и «Вилуй», дрейфтеры «Ударник» и «Стахановец» — вернулись к октябрьским праздникам в Петропавловск. Дальнейший лов продолжать было нельзя из-за наступившего похолодания и появления шуги. Результаты лова, который, как предполагалось, будет иметь промышленное значение, превзошли все ожидания. Выйдя с пятимесячным запозданием, суда выполнили более чем на 50 % годовой план.

Наибольший успех выпал на долю сейнера «Авача», добывшего 3 315,6 ц сельди и 220,3 ц трески — более половины всего улова флотилии. Этот успех обусловлен деловым, практическим руководством начальника БАОЛ т. Макштас, сработанностью и энтузиазмом команды во главе с капитаном т. Косьминым, освоением ею техники кошелькового лова, в чем активную помощь оказывал старший неводчик т. Эстафиади, сумевший передать свой опыт и знания всей команде.

Неплохие результаты лова и у сейнера «Виллой» (капитан т. Якимов). Им добыто 1 766,8 ц рыбы, подавляющее большинство сельди. Это количество добыто за четыре захода. Из дрейфтеров на первое место вышел «Ударник», выловивший 474,8 ц сельди и 212,8 ц трески. Такие хорошие результаты дрейфтер имеет благодаря освоению новых условий работы самим капитаном т. Перинго, лично руководившим ловом, следившим за появлением каждого косяка рыбы. Этим он способствовал лову других судов, являясь разведчиком флотилии. Результаты лова дрейфтеров были бы значительно лучше, если бы сети имели более крупную ячею, так как попадавшаяся сельдь была чрезвычайно крупной, до 550 гр.

Кроме упомянутых товарищей, заслуживает быть отмеченной прекрасная работа старшего механика т. Правикова, дрейфмейстера т. Алешкина, помощников механиков Мосунова, Николаенко, матросов Граховатского, Самовского, Черепанова и Мартынова.

Несмотря на неприспособленность судов к работе в условиях северных морей (отсутствие отопления жилых помещений, ряд других неудобств), коллектив флотилии упорно боролся за освоение новой для большинства техники и успешно выполнил поставленную перед ним задачу. Меньший улов сейнера «Виллой» обусловлен лишь потерей им кошелькового невода в бурную погоду.

Сейчас оба дрейфтера поставлены на зимовку и будут заниматься подготовкой к путине будущего года, а сейнеры пойдут на изыскания в районы ближайших бухт.

И. А. Гольдберг, начальник экспедиции

Камчатская правда, 14 ноября 1936 г.

Как мы вели лов

(из беседы с капитаном М. В. Косьминым)

...Кошельковый невод имеет длину 500 и ширину 40—50 м. На выборку его после захода в море требуется всего 15—20 минут. Лучшее время для лова — ночь (рыба светится фосфорическим светом). Самое важное для успешного облова косяка — это точно определить направление его движения, ибо если окружать косяк с «хвоста», то рыба ускользнет.

...Сейнер «Авача» вышел на промысел с опозданием в четыре с половиной месяца... В бухтах Южной Глубокой и Сомнения наш сейнер и все остальные суда экспедиции проводили основной лов. Сильно отражались на успешности промысла резкое похолодание, наступившее в октябре, неблагоприятная погода. От смерзшихся сетей леденели пальцы, но команда не бросала работу, у всех было одно стремление — выполнить план, доказать, что советские рыбаки могут успешно работать на сейнерах. И вот, никогда не ловившие рыбу кошельковыми неводами, наши ловцы, набранные из грузчиков, рядовых рабочих, столяров — за пятнадцать заходов с сейнера «Авача» взяли 3 536 ц. Немного меньше выловили остальные суда. Эти успехи говорят о том, что

ловцы сумели в короткое время освоить сложную технику, и теперь с помощью наших инструкторов тт. Эстафиади и Грубишича сами будут готовить новые невода и дрейфтерные сети для лова в будущем году. В числе этих рыбаков имеются такие прекрасные ударники, как матросы Поляков, Рохлецов, Баталов, Паршин, ученик механика Гончаров, помощник механика Мосунов и другие...

Камчатская правда, 14 ноября 1936 г.

Я стал рыбаком активного лова

Еще сравнительно недавно я не был рыбаком. Но когда представилась возможность поступить на сейнер «Авача», я с радостью воспользовался ею. Меня увлекала перспектива плавать по морю, разыскивать стаи рыб, стать матросом, а впоследствии — неводчиком. Заинтересовал и новый способ лова кошельковым неводом, впервые вводимый на Камчатке.

12 марта — в первый день моей работы на подготовке к активному лову — я приступил к пошивке селедочного кошелькового невода. Инструктор товарищ Грубишич постоянно был с нами в сетевязальном цехе, и при его помощи мы подготовили хорошие снасти к приходу сейнеров.

Как выметывать невод, как его выбирать, нас учили в Моржовой бухте. Живо вспоминаю, как я стоял первый раз на корме сейнера, учился быстрыми движениями рук, без ошибок, выбрасывать в море первый порядок невода — дальше он развертывался от хода судна.

«Авача» вышел на лов из Петропавловска 14 сентября. В Усть-Камчатске мы не встретили промысловых косяков сельди, и первые дни ловили треску. Когда подошли к Олюторке, то на горах лежал снег, начинались порядочные заморозки.

Работали мы по ночам. В поисках косяков рыбы захаживали в море, держали наготове невод. Мокрые полотнища смерзались, но мы перебирали невод длиною в 360 метров по три-четыре раза в ночь, чтобы его в любую минуту можно было забросить в море.

В первые заметы мы брали небольшие уловы — по 100—150 ц за одно притонение. Хотя на лов мы вышли на четыре с половиной месяца позже, чем предполагалось по плану, наш сейнер выловил 3 536 ц рыбы и выполнил свой план.

Сейчас я остаюсь зимовать на сейнере. К путине будущего года нам надо подготовить два селедочных кошельковых невода и один лососевый, так что работы будет достаточно. Кроме того, мы в ближайшее время должны выйти на разведки вблизи Петропавловска. Моя мечта — стать неводчиком. Старшие товарищи — специалисты кошелькового лова товарищи Грубишич и Эстафиади мне помогут в этом.

Поляков, матрос сейнера «Авача»

Камчатская правда, 15 ноября 1936 г.

История начиналась так...

...В скором времени экспедиция обнаружила плотные косяки сельди. Но опять сказался малый опыт работы при новом методе промысла. Несмотря на многочисленные заметы на «пятно» — днем и «фосфор» — ночью, на борт поднималось небольшое количество рыбы. Много было пустых заметов, сделанных на отраженные облака: сельдь уходила из невода вследствие медленной подвижности рыбаков. Но промысел увлек моряков. Анализировались причины неудач, учитывались ошибки. Более опытные подсказывали новичкам, как лучше выполнить ту или иную операцию.

В октябре температура воды резко понизилась, и сельдь стала передвигаться медленнее. Первые заметы показали, что обнаружен богатый район. Длина сельди составляла 43 сантиметра, а вес — до 600 граммов. Обилие рыбы, появившийся навык, а главное — самоотверженность моряков, не отступающих перед любыми трудностями, позволили работать более слаженно. Вот что вспоминает Иосиф Никандрович Рохлецов, работавший в то время матросом на сейнере «Авача».

...К ночи море взбурилось. Подул холодный норд-ост. Экипаж судна приступил к выборке невода.

— А ну взяли!.. Еще раз! — выкрикивал неводчик Илья Евстафияди. Рыбаки метр за метром вытаскивали на палубу невод. Волны с грохотом разбивались о борт судна, и брызги холодной воды хлестали моряков. Из машинного отделения доносился звук работающего двигателя. Но неожиданно он остановился, словно захлебнулся. Случилось самое непредвиденное: на винт намотался невод. Тем временем «Авачу» стало разворачивать лагом к волне. Встревоженные рыбаки сгрудились на палубе. Требовалось что-то предпринять, иначе гибель, но что? Этот вопрос терзал всех. Не мог на него ответить и капитан Косьмин. Обстановка требовала решительных действий, но каких?

К капитану подскочил Илья Евстафияди:

— Михаил Валентинович, разрешите мне попытаться очистить винт, — в его голосе прозвучала такая настойчивость, что Косьмин не мог не согласиться. Да другого выхода и не было. А ветер все крепчал. Океан будто смеялся над рыбаками, попавшими в беду. Сейнер беспомощно кренился то на левый, то на правый борт.

Илья Евстафияди обвязался концом веревки, взял нож и полез за борт. Ледяная вода сковала мускулы, перехватила дыхание. Напрягая до предела нервы, неводчик Евстафияди погрузился в воду. Пять... десять... пятнадцать секунд. Онемелые руки нашли винт... Еще усилие. Еще... Вдохнув воздуха, неводчик вновь скрылся под водой. Все моряки с тревогой наблюдали за своим товарищем, который на их глазах совершал поистине героическое дело. А когда Евстафияди ступил на палубу и ожил главный двигатель, капитан крепко обнял отважного рыбака.

— Спасибо, Ильюща, от имени всех живых спасибо!..

Сейнер «Авача» продолжал промысел. Серебристый поток сельди устремился в трюм. Экипажи судов стали доставлять рыбу на базу ежедневно. Уловы с каждым днем увеличивались и доходили до 350—400 центнеров сельди. Самым уловистым оказался октябрь. За 28 дней моряки добыли в океане 3 600 центнеров. Ровно столько же не хватало до выполнения плана в целом по области. Поэтому эта цифра венчала собой победу, достигнутую тружениками всей Камчатки.

В день 7 ноября 1936 года, когда отмечалась 19-я годовщина Великого Октября, у горожан был двойной праздник. Они радостно встретили победителей океана, зачинателей нового вида промысла. Сиренами и гудками встречали моряков прибывшие в распоряжение базы новые суда.

Первый успех экспедиции подтвердил целесообразность и необходимость всемерно развивать активный промысел...

Анода П. И., Скорлыгин С. Н. От Магадана до Америки. — Петропавловск-Камчатский, 1966. — С. 14—15.

Из беседы с А. С. Грубишичем, инструктором сейнерного и дрифтерного лова

Мне как инструктору... имеющему многолетний опыт работы на рыбных промыслах Северной Америки, радостно отмечать, как рыбаки Камчатки осваивают технику нового для них активного лова.

Мне вспоминается недоумение ловцов, впервые увидевших кошельковый невод. «Как же он будет брать рыбу в открытом море?» — спрашивали ловцы... К путине 1936 г. было подготовлено силами ловцов 86 лососевых сетей и два селедочных кошельковых невода.

5 октября на расстоянии 9 миль от берега обнаружили большие косяки сельди. В 11 часов ночи при ветре в четыре балла выметали невод и за один замет поймали 1 500 ц сельди. Но из этого большого улова удалось взять лишь 400 ц. Помешала сильная зыбь. К тому же под влиянием зыби и от большой нагрузки лопнул неводной фартук, и остальную рыбу мы упустили. Второй, третий и четвертый заметы дали, соответственно, 500, 600 и 416 ц.

Затем в поисках рыбы мы передвинулись дальше и вблизи бухты Южной Глубокой потеряли полневода, оборвав его на рифе.

В конечном счете, план вылова, несмотря на все неудачи, был выполнен за пятнадцать дней.

На 1937 г. план 3 500 ц на каждый лососевый кошельковый невод и 4 000 ц на каждый селедочный невод. Можно взять 8 000—10 000 ц на каждый невод, если выгружать не вручную, а конвейером. При этом условии сейнер может выполнить план в течение трех месяцев. Лучшим сезоном для лова сельди я считаю август-сентябрь для Жупановского района и с 15 сентября до 15 октября для Олюторского...

Камчатская правда, 20 марта 1937 г.

Приказ по АКО № 497 от 22 июля 1937 г.

Игнорирование лова камчатской сельди, а порой прямая борьба с ним составляла один из приемов разрушительной работы разоблаченных японо-троцкистских вредителей, направленной на срыв социалистического освоения Камчатки, на срыв социалистического развития ее производительных сил.

Именно этим объясняется не только отсутствие плановых заданий лова сельди многим комбинатам, где имеется регулярный и сильный ход ее, но и прямое запрещение лова, отбирание селедочных ловушек. Например, Митогинскому комбинату не только не давали плана лова сельди, но когда комбинат по собственной инициативе изготовил себе из старья две ловушки, вредитель Торопов (репрессированный бывший заместитель начальника АКО. — С. Г.) потребовал передать их другому комбинату. Такие же случаи имелись и на других комбинатах...

Под большим нажимом политотдела комбината (Анапкинское. — С. Г.), последнему на 1937 г. было дано задание выловить 3 тыс. ц сельди. В течение 5—7 дней в б. Анапка одним 300-метровым неводом с одним кунгасом комбинат выловил 10 000 ц. Бухта Анапка, безусловно, является новым важнейшим селедочным районом Камчатки. Припертый к стене вредитель Торопов, побывавший во время хода сельди в этой бухте, цинично заявил, что ход сельди таких размеров, что он «ходил по берегу по колено в селедочной икре» и что «в бухте Анапка можно взять в путину 100—150 тыс. ц сельди», что «груды сельди валяются на берегу, будучи выброшенными волнами».

Несмотря на противодействие вредителей, благодаря самоотверженной борьбе партийных и непартийных большевиков комбинатов освоение камчатской сельди систематически росло. На 5.07 текущего года выловлено сельди 113 100 ц против 88 000 в прошлом году. Комбинаты западного побережья на 15.07 в 2,5 раза перевыполнили годовой план вылова сельди...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 63, л. 29—30.

Приказ № 30 по АКО 4 января 1938 г.

Враги народа — японо-троцкистские шпионы и вредители, долгое время сидевшие у руководства рыбной промышленностью АКО, умышленно задерживали развитие активного лова, несмотря на его огромные перспективы.

Созданная в 1936 г. БАОЛ не внесла в дело освоения глубинного лова сколько-нибудь серьезных улучшений. Имея опыт работы в 1936 г., БАОЛ провалила план путины 1937 г. Уловлено БАОЛом всего 9 300 ц, что составляет 58 % его годового плана.

При ознакомлении с материалами, характеризующими деятельность БАОЛ, установлено:

1. Договора с рыбокомбинатами на прием улова от судов БАОЛа заключены не были, в связи с чем комбинаты оказались неподготовленными к приему рыбы, как в части рабочей силы, так и в отношении соли и тары. Это обстоя-

тельство усугубляется тем, что директор БАОЛ Макштас, будучи с 21 ноября по 15 апреля 1937 г. исполняющим должность начальника Рыбного управления АКО, имел все возможности обеспечить полную подготовку комбинатов к приему рыбы от БАОЛ, в частности, обеспечить строительство рыбных пристаней в Олюторском комбинате с тем, чтобы суда БАОЛ не простаивали под разгрузкой по 24 и более часов.

2. Директор БАОЛ Макштас, имея в наличии три промысловых разведчика, отказался от использования их на поисковых работах, в связи с чем два разведчика были переданы на все время путины другим организациям.

3. При разреженном ходе сельди игнорировался лов дрейтерными сетями, что не дало возможности в достаточной мере определить подходы сельди и направление миграции ее.

4. Несмотря на прямые указания об организации лова в запорах, директором БАОЛ это мероприятие игнорировалось, также не применялись мешки ваку при транспортировке уловов.

5. Поделка орудий лова была поручена завербованному бандой Адамовича некоему Грубишичу и техноруку Дегтяреву; в результате их работы лампы поделаны не были, а невода пошиты вредительски, из-за чего сельдь пробивалась, а рыбаки БАОЛ во время самой путины вынуждены были проводить доделку неводов.

6. Приказ НКПП т. Микояна (№ 200 от 4 февраля 1937 г.) о производстве подготовительных работ по строительству базы активного лова директором Макштасом до конца выполнен не был, в результате чего БАОЛ к концу второго года своей работы не имеет постоянного места для стоянки, ремонта судов, а также береговых работ...

8. Вопросами подбора кадров ведал только один директор, без какого бы то ни было контроля со стороны руководства АКО. В результате этого дело эксплуатации судов было вручено недостаточно проверенным, малоквалифицированным штурманам. Технорук лова Дегтярев... во время путины систематически пьянствовал вместо большевистской работы по выполнению плана. Капитан флота БАОЛ Миронов, временно использовавшийся на должности капитана сейнера «Виллой», допустил за время путины в Олюторском заливе четыре аварии сейнера, выведя из строя на 12 простояных суток.

9. Имея образцы подлинной стахановской работы (неводчики Ефстафиади, Пинчук и ряд других товарищей), опыт и знания лучших людей БАОЛ не передавались основной массе ловцов.

На основании всего вышеизложенного приказываю:

1. Объявить директору Макштасу строгий выговор с предупреждением о привлечении его к судебной ответственности, если он не добьется в ближайшее же время улучшения работы БАОЛ.

2. За систематическое пьянство, а также за безобразное техническое руководство ловом технорук Дегтярев заслуживает снятия с работы, но, учитывая его обещание об оправдании себя на работе, вынести ему строгий выговор с предупреждением и перевести его на должность техника добычи.

3. Капитану Миронову... объявить строгий выговор с предупреждением с занесением в послужной список.

4. В порядке выполнения приказа НКПП от 4 февраля 1937 г. № 200 закончить изыскательские работы по береговой базе БАОЛ. Проведение этой работы возложить на Отдел капитального строительства АКО.

5. Начальнику Планово-экономического отдела АКО т. Зайцевскому... включить в титульный список на 1938 г. строительство береговой базы БАОЛ со следующими объектами: пристань, сетепошивочная мастерская, механическая мастерская, электростанция, два жилых барака, контора, столовая, баня, пекарня, материальный склад. Все строительство по БАОЛ включить в план работ Стройтехконторы...

8. В соответствии с приказом наркома передать БАОЛ траулеры «Буреви́стник», «Восток», «Дальневосточник». Последний — по окончании ледокольной компании.

9. Директору БАОЛ по получении траулеров приступить к работе по ремонту, оснастке, заключив договор с судоремонтным заводом. Обеспечить траулеры тралмейстерами и помощниками. Сроком окончания ремонтных работ установить 15 февраля 1938 г.

Врид. начальника АКО, начальник политсектора *Притыко*
ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 80, л. 110—111.

Первыми ловили с борта (воспоминания И. Н. Рохлецова)

...Зимой 1936 г. на дверях конторы АКО... увидел объявление, где прочитал, что набираются желающие стать матросами на рыбацких судах. Объявление несколько озадачило. Ранее мне не доводилось видеть, как ловят рыбу с кораблей. И, понятно, я даже представить себе этого не мог.

Я как раз работал грузчиком в порту. Но зимой пароходы не приходили. И делать было нечего. И я решил. Не мешкая, я явился к П. М. Макштасу, который был и за директора, и за начальника отдела кадров, и за бухгалтера только что организованной при АКО Базы активного лова. Договорились мы быстро. На чистом листе бумаги под номером один Макштас написал мою фамилию. Скоро набралось человек пятнадцать.

Чуть выше конторы поставили брезентовую палатку, засыпали с боков снегом, чтобы ветер не полыхал ее, как тряпку, из железной бочки соорудили печку, наставили вокруг деревянных топчанов. Так выглядело общежитие первых рыбаков.

Затем началась работа. Вернее, учеба, поскольку никому из нас раньше не приходилось вязать сети. Учил нас Грубишь — американец по национальности. И хоть плохо он говорил по-русски, дело свое знал. Так что мы быстро освоили мудреную профессию сетевязов. С его помощью шили и кошелек...

Я ушел на «Аваче». Команда состояла из двенадцати человек. Ребята подобрались молодые, крепкие. Но только один Ефстафиди раньше плавал

на рыбацких судах, умел обращаться с кошельком. Он был у нас самым главным. Его распоряжения выполнял и капитан Михаил Валентинович Косьмин.

После двух пробных заметов сразу же за воротами Авачинской бухты, которые не принесли ничего, кроме разочарований, потому что поймали десятка два сельди, суда пошли на север, в Олюторский залив. Пока шли, Ефстафиды вновь и вновь объяснял каждому в отдельности задачу на рабочем месте. «Главное, — говорил он, — добиться четкости и быстроты». Это стало ясно только потом. А пока...

Два дня бегали по Олюторскому заливу в поисках порядочного косяка сельди. Пробовали ориентироваться днем на пятно — ошибались. Ориентировались по чайкам. Но и они не оправдывали ожидания. Наш неводчик решил попробовать сделать замет ночью. Сельдь в это время хорошо видна из-за яркой флуоресценции.

Хорошо помню первый ночной замет. «Авача» вошла тогда в середину яркого пятна. Длинный гудок известил, что пора отдавать невод. И тут же в море полетела шлюпочка с боцманом Нижниковым и Сосновским. А через несколько минут после завершения циркуляции мы уже выбирали невод и, конечно, вручную. Только на следующий год приспособили рол. Поэтому занималась этим вся команда, включая и Макштаса, который ходил с нами в первый рейс.

Сельди попало очень много. Мы торжествовали. До сих пор мало кто верил в подобное. А если и верил, то уж никак не думал, что рыбу придется выпускать обратно в море: трюм не вмещал всего улова. Первый богатый улов убедил нас: можно добывать рыбу с кораблей.

В тот год мы вернулись в порт к октябрьским дням. Город встречал нас как героев. Экипажи двух сейнеров добыли 3 600 центнеров сельди. Этого количества как раз не хватало до годового плана всей области.

Однако победа не очень радовала нас. Мы знали, что предстоит дальнейшее увеличение флота, понимали, что придется ловить не только сельдь, но и другие породы, добывать которые кошельком, теперь освоенным нами, просто невозможно. Нужны были другие виды промыслового вооружения.

В марте 1937 г. меня, Баталова, Полякова, Ненашева, Николаенко Макштас послал во Владивосток. Там, на Первой речке, мы вязали из смоляной нитки крылья, скверы, нижние пласты, куток и прочие составные части трала. В этом же году трал был испытан Алешкиным на рыболовном траулере «Буревестник». Судно ловило камбалу на знаменитой в свое время Явинской банке. И неплохо. Даже удачно. Затем тралами стали ловить и другие суда.

А вот с дрейфтерными сетями не повезло. Сделаны они были просто. Верхняя подбора несла болберы, нижняя — грузила. Вот и все. И всякий раз, когда мы выбирали сеть (а ловили лосось, сельдяные шить не могли — мелкая уж очень ячея), они оказывались скрученными. И рыбы не было.

Мы понимали, что сети неправильно вооружены, но придумать что-либо не могли. Да, откровенно говоря, и не было надобности. Комбинаты и сами добывали лосося достаточно много. И потому дрейфтерные сети забросили.

Только спустя несколько лет о них вспомнили. Как раз появились СРТ. Этим судам пришлось их осваивать. И ушло на это не очень много времени. Тогда вот мы, старики, поняли, почему наши сети не были уловистыми. Оказалось, что нужно было немногое — вожак — трос, который служит и грузом, с помощью которого выбирается порядок...

За высокие уловы, 24 сентября 1967 г.

Приказ по АКО № 301-а от 5 ноября 1938 г.

1. Базу активного опытного лова (БАОЛ) переименовать в «Управление активного морского рыболовства АКО (Морлов)».

2. Т. Айуиц Р. М. освободить от обязанностей технического директора и временно исполняющего дела директора БАОЛ в связи с переходом его на другую работу. Прием-сдачу базы закончить к 20 ноября...

3. Директором и главным инженером Управления активного морского рыболовства назначить т. Ульянова Н. И...

5. Для обслуживания флота Морлова в навигацию 1939 г. морозилкой поставить вопрос в Наркомате о выделении Морлову одного рефрижератора.

6. Т. Ульянову Н. И. предлагаю выбрать место для базы флота Морлова, и свои соображения по этому вопросу представить мне на утверждение.

7. Выделить управлению Морлова одну грузовую машину из первой полученной партии.

Заместитель начальника АКО *Власкин*

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 91, л. 43.

Команда траулера «Буревестник» не обеспечена зимней одеждой

...Перед выходом в море руководители БАОЛ не снабдили команду теплой одеждой. На всю команду было выдано только несколько пар резиновых сапог и поношенных ватных брюк. Когда мы обратились в БАОЛ, что при таком количестве одежды выходить на зимний лов невозможно, дайте хотя бы нам еще ватные тужурки, нам ответили: «По нашей договоренности вы получите ватные тужурки в Озерновском рыбокомбинате». В Озерновском рыбокомбинате ватных тужурок не оказалось. Так нам в первом зимнем промысловом рейсе пришлось работать в резиновых сапогах, в летних ботинках, без рукавиц и перчаток. Недавно мы получили на шестнадцать человек палубной команды четыре пары катанок. На самом деле можно было получить их больше, если бы врид. директора БАОЛ т. Ульянов не роздал бы их своим приближенным. Плохо также обстоит дело у нас с постельными принадлежностями. На сорок человек команды нет ни одного полного комплекта белья...

Штурман

Камчатская правда, 30 декабря 1938 г.

Цех стал стахановским

Рыбаки сетепошивочного цеха Морлова (база Моховая) с честью выполнили взятые на себя обязательства к XVIII съезду партии. После заключения договора с флотом, нами изготовлено к весенней путине три кошелевых невода, вполне готовых к эксплуатации. Сейчас ремонтируем еще два кошелевых невода. 2 февраля закончили пошивку тралов из смоляной нитки для лова камбалы. Ударным порядком шьются лососевые сети.

Не отрываясь от основного производства, рыбаки получили на руки льняные нитки, из которых в нерабочее время шьют сети. К 15 февраля будет связано 30 сетей.

Весь цех работает по-стахановски. Рыбаки тт. Толстун, Рохлецов, Юдков, Кузнецов, Елизаров, Раздолгин, Закревский и другие систематически выполняют планы на 168,5 %.

На вязке тралов в особенности отличаются стахановская бригада т. Алешкина, досрочно закончившая выполнение производственного задания. Шлюпочные мастера Е. Д. Константинов и В. Д. Константинов сделали три шлюпки для разведчиков. Ими взято обязательство к 1 апреля изготовить еще пять шлюпок для сейнеров и дрейфтеров.

Коллектив пошивочного цеха твердо уверен, что он выйдет на первое место в соревновании с флотом Морлова.

*Г. М. Дегтярев, техник добычи рыбы,
Тропин, мастер пошивочного цеха,
Пинчук, бригадир*

Камчатская правда, 8 февраля 1939 г.

Приказ по АКО № 198 от 27 апреля 1939 г.

Учитывая широкие перспективы развития Морлова на Камчатке и неотлагательное строительство базы Морлова в составе: слипа, механической мастерской, сетевязальной, траловой мастерских, складских сооружений, лабазов, консервационных мастерских и пр., а также в связи с тем, что отпадает необходимость базы Моховая как приемно-обрабатывающей, в связи с постройкой холодильника на Камчатке, приказываю:

1. Передать базу Моховая Морлову со всем промфинпланом, территорией и промышленно-хозяйственными объектами и средствами.

2. Сохранить значение приемочной базы скупа рыбы от колхозников, а также ее обработки.

3. До 10 мая т. Ковалеву передать, а т. Айунц принять базу Моховая, составив приемо-сдаточный акт. Для этого создать комиссию в составе тт. Ковалева, Айунц, Сазыкина.

4. Всякое строительство на территории Моховой производить строго по плану, с постепенным выносом жилых сооружений из промышленной территории, исходя из перспективного развития Морлова.

5. Для осуществления пункта 4 данного приказа составить топографическую съемку территории базы Моховая, и Морлову начать строительство базы.

6. Утвержденные на 1938/39 хозяйственный год промфинпланы по Морлову и базе Моховая считать единым планом Морлова...

Вся хозяйственная деятельность базы Моховой проходит под непосредственным руководством директора Морлова, и последний отчитывается за деятельность Морлова и базы Моховой перед руководством АКО.

Весь руководящий состав Морлова и базы Моховой остаются на своих местах, и руководство базой Моховой осуществляет директор т. Ковалев, который за свою работу несет ответственность перед директором Морлова и отчитывается за свою деятельность перед последним.

Заместитель начальника АКО Юдин

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 95, л. 253.

Начальнику АКО от Журавовского П. Г. Заявление

Работаю я в Морлове АКО с 28 апреля 1937 г. на должности капитана на разведчике «Нептун», затем был переведен на сейнер «Виллой», с 18 октября 1938 г. был переведен на сейнер «Авача» ввиду полного развала дисциплины команды на этом сейнере. После моего прихода на сейнер «Авача» дисциплина была поднята на должную высоту, работа была налажена и протекала нормально до последних дней. Ремонт сейнера в зимний период, снабжение его навигационным и техническим инвентарем мною было обеспечено полностью, был подобран и укомплектован мною экипаж сейнера. Снабжен полностью орудиями лова. По окончании ремонта сейнер полностью готов к выходу в море на лов.

С 24.03 я был направлен на окончание курсов штурманов малого плавания с возложением на меня ответственности за окончание ремонта. По окончании, 7 апреля я был уволен с работы безо всяких на это причин. Несмотря на то, что окончить курсы для меня было очень трудно, так как я попал на них уже на самый конец, все же я с честью выполнил возложенные на меня задачи учебы и сдал экзамен по всем предметам на «отлично» и только один на «хорошо». Несмотря на успешное окончание курсов, директором Морлова я был принят недружелюбно. Благодаря вашего вмешательства я был восстановлен на работу и очень возмущен тем, что Айунц не поставил меня на прежнее место — сейнер «Авача», несмотря и на то, что я получил права выше, чем у меня были. Наоборот, поставил на гораздо низшую должность на разведчик «Нептун», хотя, казалось, что я должен быть поставлен на более ответственную работу, согласно полученных мною знаний и прав. Несмотря и на то, что есть работники, не имеющие прав на занимаемую должность. Как, например, капитан «Виллой» 100-тонник, работники траулеров: старший помощник капитана «Дальневосточник» — 100-тонник и много других.

Ввиду вышеизложенного прошу Вашего вмешательства и о восстановлении меня на мое прежнее место работы или на другой сейнер. И дать мне

возможность нормально работать и расти на пользу нашей родины. Я являюсь призванным 1917 г. в РККА и хочу прийти на призыв с хорошими показателями по работе...

31 мая 1939 г.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 96, л. 87.

Начальнику АКО от бывшего капитана сейнера № 1 Перинго И. Ф.

Работаю я в Морлове с 1936 г. капитаном. 15 января 1939 г. меня послали без отрыва... на курсы. 9 мая начала работать квалификационная комиссия. 8 мая директор Морлова меня отозвал от курсов и приказал приступить к работе... иначе будете уволены. В это время пришел капитан, который приехал с отпуска, и я предложил директору, чтобы этот капитан принял вместо меня судно, директор согласился... Зачет я сдал и 25 мая явился в Морлов... Директор заявил, что я пойду на меньшее судно... Меня назначили капитаном на сейнер «Авача», причем капитана Жураховского отозвали в резерв... Прошу восстановить...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 96, л. 89.

Приказ начальника АКО № 256 от 2 июня 1939 г.

Вопреки существующего положения и неоднократных указаний, запрещающих принимать, увольнять, перемещать, а также налагать взыскания на работников, кои проходят по номенклатуре треста АКО, без санкции Управляющего трестом, врид. директора Морлова тов. Айунц продолжает это положение нарушать.

Приказываю:

1. Капитана Жураховского П. Г. вернуть на работу на прежнее место на сейнер «Авача». 2. Капитана Перинго И. Ф. вернуть на прежнее место на сейнер № 1. 3. Снять взыскание, наложенное на тов. Перинго И. Ф. приказом Морлова за № 78 от 21.04.1939 г. 4. В последний раз предупреждаю врид. директора Морлова Айунца, что в случае повторения подобных действий буду налагать строгие меры... а если будет установлено, что работники имели вынужденный прогул по вышеуказанным причинам, все расходы будут отнесены за счет конкретного виновника.

Емельянов

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 96, л. 86.

Докладная записка Камчатскому областному комитету ВКП(б)

В 1936 г. по личной инициативе бывшего наркома пищевой промышленности т. А. И. Микояна была создана организация БАОЛ (База активного опытного лова) из четырех судов — двух сейнеров и двух дрейфтеров, призванная положить начало активному морскому промыслу рыбы на Камчатке.

В первые месяцы своей работы, не имея никакого опыта, не имея промысловых карт, с необученными еще кадрами, БАОЛ получил отличные результаты на промысле высококачественной нагульной сельди в Олюторском заливе в октябре месяце, то есть, в период года, когда ни одного центнера сельди на Камчатке не вылавливалось.

В 1938 г. БАОЛ был реорганизован в хозрасчетное предприятие — Управление морского рыболовства (Морлов) при тресте АКО. Нужно отметить, что в последующие после 1936 г. БАОЛ, а впоследствии Морлов, ни в одном году по 1939 г. включительно, не был использован на протяжении всего навигационного периода по своему прямому назначению. Его флот или простаивал на приколе без горючего, или использовался не по прямому назначению — на грузоперевозках, отсюда промысел рыбы носил эпизодический характер. Тем не менее, полученные в результате его работы данные, а также данные работы научно-промысловых судов ВНИРО и бывшего Камчатского отделения ТИНРО неопровержимо свидетельствуют о богатейшей сырьевой базе по сельди и донным рыбам в водах Камчатки, промысел которых может производиться судами Морлова по сельди с мая по октябрь месяц включительно, а по камбале — круглогодично.

Техническая база Морлова. 1. Суда. Флот Морлова состоит из 14 единиц с общей мощностью только главных судовых двигателей свыше 5 000 л. с. и имеет в своем составе: 1. Рыболовные траулеры «Гага», «Топорок», «Буревестник», «Дальневосточник», «Восток»; 2. Сейнеры «Виллой», «Авача», № 1, № 2; 3. Дрифтеры «Ударник», «Стахановец»; 4. Рыбные разведчики «Нептун», «Юпитер», «Сатурн». Кроме того, весной 1940 г. в состав флота Морлова из Владивостока переходит рыболовный траулер «Палтус».

2. База берегового обслуживания. По приказу по тресту АКО последняя создается на Моховой в Петропавловске. Призвана обслуживать суда снабжением, водой, льдом, ремонтом (кроме докового и капитального), промснаряжением, там же мыслится проведение жилого и бытового строительства. В настоящее время на этой базе числится всего два дома и строится лабаз-склад для сетематериалов и готовых орудий лова, рабочие живут в палатках, материалы хранятся в палатках, временные мастерские по изготовлению орудий лова также находятся в палатках.

Строительство базы Моховая треста (управления АКО. — С. Г.) Морловом, индивидуальными застройщиками ведется на территории Моховой хаотично, без единого разработанного и утвержденного генерального плана и уже в данное время требует коренной реорганизации, хотя бы в интересах самой элементарной промысловой санитарии.

База берегового обслуживания является самым ответственным звеном в деле обеспечения нормальной работы всего флота, вот почему на этот участок должно быть обращено самое серьезное внимание. Между тем, запланированное на 1940 г. строительство базы по Морлову в объеме до 1 млн руб. до сего времени в Тресте утверждения не получило, и средств на строительство не отпущено.

Техническое состояние флота Морлова. Переданы в 1938 г. три траулера от АКОфлота Морлову: «Восток», «Дальневосточник» и «Буревестник» для использования их по прямому назначению — на лове рыбы. Работая почти со времени постройки на грузоперевозках, эти тральщики, во-первых, не имели должного ремонта в течение ряда лет, во-вторых, для сохранения их промыслового оборудования не принималось никаких мер со стороны АКОфлота, а наоборот, все промысловое оборудование и вооружение разрушалось и растаскивалось, в результате чего оно за время работы тральщиков на транспортных работах в АКОфлоте в большинстве было разрушено и растеряно.

При приемке от АКОфлота рыболовного траулера «Дальневосточник» оказалось, что палубное промысловое оборудование полностью отсутствует (разрезан барабан высокого давления; отсутствует рыбодробилка и паровая машина к ней; разрушены трубопроводы и вся арматура и приборы). Установка для вытопки жира снята, и неизвестно, где она находится.

Корпус судна требует докового ремонта, механизмы — капитального. Траулеры «Буревестник» и «Восток» оказались почти в таком же состоянии. Для приведения траулеров в должное техническое состояние требуются большие средства, и выражаются в следующих суммах по отдельным судам:

«Дальневосточник». Доковый ремонт корпусов — 295 тыс. руб., электрооборудование — 36 тыс. руб., восстановление промыслового оборудования — 135 тыс. руб., восстановление утильзавода и жироварки — 200 тыс. руб. Всего 666 тыс. руб. Кроме того, летом 1939 г. произведен капитальный ремонт механизмов на сумму 437 тыс. руб.

«Восток». Доково-восстановительный ремонт корпуса — 394 тыс. руб., капитальный ремонт механизмов — 225 тыс. руб., ремонт палубной части — 100 тыс. руб., восстановление промыслового оборудования и вооружения — 250 тыс. руб. Всего 969 тыс. руб. Траулер «Восток» докового и капитального ремонта не имел со дня постройки в 1931 г. В настоящее время инспекцией Регистра СССР категорически запрещено траулеру «Восток» в праве на плавание. Не считая разрушения промыслового оборудования и вооружения, на траулере «Восток» АКОфлотом снята часть машинного оборудования. Так, например, снят электрогенератор, 18 кВт, и паровая машина к нему, который имеет назначение обслуживание утильзавода. Указанный генератор установлен на пароходе «Эскимос».

Траулер «Буревестник». Для восстановления траулера «Буревестник» требуется сумма 735 тыс. руб. Дефектные ведомости и сметы на ремонт этих трех судов сданы в управление треста АКО с целью получения средств.

В конце 1939 г. в Морлов пришли два траулера: «Топорок» и «Гага», переданные по приказу НКРП для лова рыбы. Нарком приказал Главвосток-рыбе передать суда Морлову АКО отремонтированными и полностью вооруженными, но в действительности оказалось, что пришедшие из Владивостока суда являются непригодными для эксплуатации без докового и капитального ремонта. Владивостокским управлением Регистра траулерам дано право

только исключительно на переход для ремонта в Петропавловск. Управление Главвостокрыбы, по существу, избавилось от негодных для эксплуатации судов и даже потребных средств на ремонт этих судов не выделило. Потребная сумма для ремонта этих судов выражается: «Топорок» — 704 тыс. руб., «Гага» — 905 тыс. руб. В настоящее время Морловым приняты меры для того, чтобы три траулера «Топорок», «Гага» и «Буревестник» вышли на лов рыбы 1 марта 1940 г., для чего ремонтируются собственными силами с целью их возможной эксплуатации до осени, так как осенью по плану траулеры должны встать в док для ремонта.

Деревянные суда. Согласно распоряжения Союзнаркомрыбпрома, судовой верфь обязана наряду с ремонтом стальных судов, ставить одновременно в док деревянные суда Морлова. Судовой верфью был принят заказ для постановки в док двух судов — сейнера «Авача», дрефтера «Стахановец» вместе с парходом «Искра», для чего суда были поставлены по указанию верфи к доку. Сейчас верфь отказывается от выполнения своего заказа. Остальным судам Морлов производит ремонт собственными силами с расчетом, чтобы они были готовы к началу навигации 1940 г. Весьма узким местом Морлова является отсутствие механических мастерских. Судовой верфь не принимает заказы на мелкие работы междуреисового ремонта, и мехмастерская АКО также не принимает от Морлова заказов. Несмотря на целый ряд доводов о необходимости в обслуживании наряду с комбинатами судов Морлова мехмастерскими АКО, управление треста не приняло для этого никаких мер.

При всей запущенности пришедших в Морлов траулеров, нужно прямо заявить, что Морлов располагает большим флотом, притом вполне современным флотом, а в отношении дрефтеров, сейнеров и разведчиков — наиболее современным и отлично механизированным.

Этим флотом Морлов, по проведении надлежащего докового и восстановительного капитального ремонта в 1940 г. по траулерам, уже в 1941 г. в состоянии принять план и дать государству при условии круглогодичного периода цикла работы траулеров и полного использования навигационного периода деревянным флотом с мая по октябрь включительно — не менее 200 тыс. руб.

На 1940 г. Морлову утвержден план в 46 тыс. ц, из них: сельдь 19, камбала 22, лосось 4, прочие 1. Этот план является минимальным и предусматривает следующие периоды промысла и дислокацию флота в 1940 г. Сельдь, лосось и прочие (24 тыс. ц), добывают четыре сейнера и два дрефтера с мая по сентябрь включительно (октябрь 1940 г. входит в план 1941 хозяйственного года) в районе Петропавловск — Жупаново — Усть-Камчатск со сдачей улова на Авачинский комбинат (база Моховая), Жупановский и Шубертовский комбинаты. Камбала (22 тыс. ц), добываемые траулерами с 1 марта по 1 июля в районе Озерной на Явинской банке, со сдачей улова с 1 марта по 10 апреля на береговые холодильники комбинатов им. Микояна и Озерновского и с 11 апреля по 1 июля на плавучий рефрижератор Востокрыбхолода в соответствии с утвержденным Морлову управлением треста АКО гра-

фиком. На добычу камбалы на четыре месяца с марта по июль включительно выставляются три траулера: «Топорок», «Гага», «Буревестник». Навигационный период с 1 ноября по 1 мая для деревянных судов планируется как период зимней консервации и ремонтный. Для траулеров «Гага», «Топорок» и «Буревестник» после лова камбалы планируются, как временная мера, грузоперевозки до докового ремонта, который намечен на осень 1940 г. Остальным траулерам — «Восток», «Дальневосточник» — планируются на 1940 г. грузоперевозки и доковый ремонт. Причем «Дальневосточник» становится на весь период навигации как специальный снабженец по перевозке и снабжению судов Морлова углем Корфских копей.

Все траулеры по проведению в 1940 г. капитального восстановительного ремонта, восстановления разрушенных утилизационных и жироотопных установок и тралового промыслового вооружения должны в 1940 г. вступить в строй как полноценные промысловые суда с круглогодичным графиком промысловой работы.

Кадры Морлова. Активный лов рыбы в море построен и базируется на высокой технике, поэтому здесь, как нигде в рыбной промышленности, требуется большое количество разносторонних специалистов (судовые механики, радисты, тралмейстеры, начальники лова), как на самих судах, так и в аппарате Управления. Не будет преувеличением сказать, что насыщенность специалистами различной квалификации по всему личному составу составляет не менее 25 % — это очень высокий процент. В основном, эти нужные кадры в Морлове имеются, но еще не в достаточном количестве, и технический уровень не всех их на должной высоте.

Факт, что никто на Камчатке серьезно и систематически подготовкой специалистов командного состава — ведущих специалистов рыбной промышленности и флота — не занимается. Нет специального учебного заведения. На Камчатке нужен морской рыбопромышленный техникум, который бы готовил специалистов — техников добычи, судовых механиков флота, консервных заводов и холодильной промышленности, администраторов-хозяйственников, технологов, радиотехников и др. Слушатели такого техникума должны пополняться из числа местных камчатских работников рыбной промышленности и флота.

Для повышения квалификации командного состава и рабочих при Морлове организованы с осени курсы штурманов малого плавания и механиков-дизелистов 3-го разряда, а также сеть курсов техминимума на траулерах для рядового состава флота. Но это есть полумера, в особенности в отношении обучения комсостава, так как таковое является неофициальным, работа их сопряжена с большими трудностями, и такие курсы обучающимся никаких прав не дают. Бичом работы является текучесть людей. В особенности эта текучесть характерна для рабочих, рядового состава флота, но задевает и специалистов.

Техническая база Морлова — флот — выросла в короткий период, отсюда и увеличился штат, его обслуживающий, и составляет в настоящее время 380 чел., включая аппарат управления. Между тем, жилой фонд Морлова

отсутствует и едва обеспечивает на 10 %. Поэтому люди не идут в Морлов те, которые нужны и которые хотят продолжительное время работать в одном предприятии. Единственное, что может предложить Морлов поступающему работнику — это койку на судне. Поэтому, как правило, семейные не могут заключить договора и идут в другое предприятие. Характерный пример: вместе с принятым от Дальгосрыбтреста траулером «Топорок» в 1939 г. в Морлов пришел старший механик этого траулера т. Анкур, работающий на нем семь лет, просит дать ему хотя бы комнату, чтобы выписать из Владивостока свою семью, устроить ее и заключить с Морловым договор. Аналогичное положение с капитаном траулера «Топорок» т. Бучковским. У Морлова нет фонда жилплощади, нет возможности закрепить этих ценных работников.

Трест АКО, не выделив средств на строительство домов, в имеющейся в его распоряжении жилплощади отказывает, мотивируя сугубо формально свой отказ тем, что Морлов — хозрасчетное предприятие и должен выходить из положения своими силами и средствами.

Способствует текучести рыбопромысловых кадров еще и антигосударственная практика, вошедшая в систему работы треста АКО — это переключение рыбопромысловых судов в путинное время с лова рыбы на грузоперевозки и перевозки пассажиров.

Несмотря на все трудности, кадры Морлова энергично готовятся выйти на промысел в 1940 г.: три траулера с 1 марта, а весь деревянный флот — с 1 мая. 1940 г. должен быть переломным в деле активизации промысла на Камчатке и переводе его на круглогодичный цикл работы. Начало активному промыслу на Камчатке было положено еще в 1928—1930 гг. На практике была доказана реальность и исключительно благоприятные перспективы его внедрения и развития, но в результате консерватизма, косности, не без доли участия врагов народа, это мероприятие было сорвано. В данное время перед всеми организациями Камчатки вновь поставлена задача внедрить и развить на Камчатке активный промысел рыбы. Нет никакого сомнения, что с помощью всех областных организаций коллектив Морлова легко справится с возложенной на него задачей.

Что необходимо для этого? 1. Категорически воспретить кому бы то ни было, раз и навсегда, срывать и ломать график работы судов, выставленных на промысел, на какие либо другие работы. Мотивировка и постановка промысловых судов на грузоперевозки объясняется отсутствием тоннажа, неосновательна, необидительна и не имеет под собой никакой почвы. Доказательством этому являются громадные простои без уважительной причины транспортных судов под грузовыми операциями на комбинатах и в самом порту в Петропавловске.

2. Форсировать строительство береговой базы обслуживания, для чего выделить Морлову запланированные средства на капитальное строительство и обеспечить стройматериалами. Рабочая сила имеется, часть строительных объектов [следует] возложить на АКОстрой. Обязать трест АКО утвердить единый генплан на Моховой.

3. Обязать директора судоремверфи т. Цехмистро форсировать выполнение заказов Морлова на детали механизмов, сданные на СРВ для обеспечения судов к выходу в навигацию, а также обязать его выполнить приказ НКРП СССР в части докования судов к выходу в навигацию, а также обязать его выполнять приказ НКРП СССР в части докования деревянных судов Морлова, на что СРВ идет весьма неохотно.

4. Впредь до создания собственной ремонтной базы по мелкому ремонту, обязать техотдел Треста АКО принять все мелкие и неотложные заказы Морлова для судов по линии мехмастерских АКО, в чем до сего времени Морлову отказано по непонятным причинам.

5. Обязать трест АКО обеспечить траулеры к 1 марта, а дрифтерный флот к 1 мая углем, жидким горючим и смазочными, а также ремонтными материалами — краской, олифой, снабжением, стальными тросами и прочими, необходимыми для форсирования ремонтных работ по флоту своими силами, в оставшийся февраль месяц.

6. Не допускать в текущем году и в дальнейшем негодной практики прошлых лет отказа и задержки приемки улова от судов Морлова рыбокомбинатами. Без четкой и своевременной приемки улова не может быть нормальной работы флота, также и надлежащего качества рыбы-сырца. Директоров... комбинатов и базы Моховая обязать выполнить спущенный и утвержденный им трестом АКО план заготовки льда для снабжения судов Морлова в объеме 5 500 куб. м (за исключением Шубертовского, взамен которого задание по заготовке льда дано Усть-Камчатскому рыбокомбинату).

7. Управление Морлова, насчитывающее в своем составе до 30 чел., помещается в старом холодильнике и грязном сарае. Необходимо просить областного комитет ВКП(б) к весне 1940 г. помочь освободить от имевшихся в доме № 2 по ул. Красинцев работников обкома, горкома и политотдела треста АКО. Этот дом на основании постановления облисполкома управлением треста АКО в ноябре 1939 г. передан Морлову под контору, как территориально расположенный к рыбному порту, но до сего времени Морлов его занять возможности не получил.

8. Оздоровить финансовое положение Морлова, который, имея до полутора милл. рублей дебиторов системы треста АКО и других, не может ежемесячно аккуратно в установленные сроки выплачивать рабочим и служащим зарплату, имеет одновременно кредиторов, хотя и на меньшую сумму, но из-за отсутствия средств у дебиторов не может погасить свою задолженность, платить пени, несвоевременно платить по заказам.

Перед коллективом Морлова поставлена почетная задача по внедрению на Камчатке активного промысла, как я уже указал. С помощью всех областных организаций Камчатки и, в первую очередь, партийных организаций, эта задача будет разрешена.

Нахабов,

2-го февраля 1940 г., г. Петропавловск-Камчатский
ЦДНИКО, ф. 1, оп 1, д. 430, л. 15—22.

Крах старой традиции

Испокон веков велось так: сельдь ловили темными ночами. Когда косяк сельди плывет по морю, то на его поверхности вспыхивают фосфорические огоньки. Рыбаки... сразу определяют, где рыба, размер косяка. Чем ночь темнее, тем лучше. В темные ночи больше уловы. Луна мешала, отражаясь от поверхности воды. Рыбаки вообще не выходили на лов... Днем не ловили, считали, что невозможно.

Капитан сейнера № 2 тов. Соловьев и неводчик тов. Пинчук опрокинули старую традицию...

Это было 12 июля. Сейнер находился на промысле сельди в районе Жупаново. Капитан и неводчик были на мостике, наблюдая за морем. И вот они заметили необычную рябь моря, серебристые всплески рыб.

— Сельдь! — крикнул обрадованный неводчик.

— Да, сельдь, — заключил капитан.

Так впервые днем был обнаружен косяк сельди. Пошли, сбросили кошелевый невод и в один замет взяли 200 ц сельди. 14 июля, опять днем, обнаружили косяк и взяли 400 ц.

Вся команда сейнера зорко наблюдала за морем. Все старались изучить признаки движения сельдевых косяков по морю днем. Рассказывали, что однажды днем кок сейнера тов. Рассохин заметил что-то в море. Он крикнул:

— Посмотрите, что-то там прыгает!

Посмотрели. Оказалась сельдь. Шел большой косяк. Выметали невод и взяли богатый улов. Так с 12 по 14 июля сейнер сдал Жупановскому комбинату 840 центнеров сельди.

Когда рыбаки пришли в Петропавловск и рассказали, что они ловили сельдь днем, им не поверили.

— Не может этого быть! Все селедку ловят ночью, а вы днем. Да вы просто шутите. Ведь ночью ловят селедку на Каспии, в Приморье. Везде селедку ловят ночью.

— Не верите, как хотите, а мы ловили днем!

Сейнер опять в море. Шесть часов вечера 20 августа. Солнце клонилось к закату. Яркие лучи его золотили морскую поверхность. Капитан и неводчик на вахте. Они внимательно наблюдают за морем. Входим в бухту Жировую. Вдруг заметили всплески воды. Это оказался огромный косяк сельди. За один замет невода поймали около 1 000 центнеров сельди.

Сейнер взял на борт 727 центнеров, да нагрузил в мешок (садок) 116 центнеров. Это был необычайно рекордный улов кошельковым неводом в камчатских водах.

В семь часов утра 22 августа сейнер опять подошел к б. Жировой, чтобы забрать мешок, но опять обнаружил огромный косяк. Выметали невод, сразу взяли 1 000 центнеров, сейнер погрузил на борт 700 центнеров сельди, в мешке опять оставили 300 центнеров. Вывали сейнер «Виллой», но он не подошел. А рыбы было много.

Так рыбаки сейнера № 2 доказали, что сельдь можно ловить круглосуточно; ее можно ловить и утром, и днем, и вечером, и ночью. Рыбаки сейнера № 2 являются новаторами, они разбили веками державшуюся традицию. Теперь по их примеру ловят сельдь днем и другие суда активного лова. Переключились на круглосуточный лов сельди и кавасаки рыболовецких колхозов Петропавловского района.

Круглосуточный лов сельди позволил судну успешно вести борьбу за план. Годовой план по вылову сельди уже давно выполнен, поймано 3 552 центнера. Рыбаки сейнера № 2 взяли на себя обязательства не только выполнить, но и перевыполнить план. Слово свое они сдержат.

К. Выхсин

Камчатская правда, 31 августа 1940 г.

За десяти тысячный улов сельди на каждый сейнер

В ознаменование пятилетия стахановского движения и двухсотлетнего юбилея г. Петропавловска-на-Камчатке мы, экипаж сейнера № 2 Морлова АКО, берем на себя обязательства до конца 1940 г. выловить еще 6 400 ц, доведя лов до 10 000 ц (нами на 30 августа уже выловлено 3 600 ц при плановом задании 4 400 ц).

Беря на себя такое обязательство, мы отдаем себе отчет в том, что это будет нелегко сделать. Прежде чем брать на себя это обязательство, мы детально обсудили, как этого можно добиться.

В текущем году рыбу ловить мы начали с 9 июля, за август мы выловили 3 600 ц. Средний улов за день составляет 80 ц. Мы знаем, что сентябрь и октябрь являются наиболее продуктивными месяцами для активного лова. В это время сельдь собирается в густые косяки, движется медленно, и ее легче облавливать. Это и создает возможность за два месяца поймать 6 400 ц. Если из 60 имеющихся календарных дней мы используем для лова реально 40 дней, а 20 дней засчитаем на осеннюю штормовую погоду, то выходит, что нам нужно вылавливать за выход 160 ц, что, безусловно, выполнимо. Выполняя эту норму, мы будем иметь общий вылов на наш сейнер 10 000 ц за год.

Надо сказать, что глубевой сейнерный лов сельди на Камчатке имеет большие перспективы, и если его правильно организовать, то вылов 10 000 ц на судно в год не будет казаться таким большим и невероятным, как это предполагают некоторые отсталые люди теперь.

В своей повседневной работе мы опрокинули установившуюся косную традицию, что сельдь лучше находить и облавливать только ночью. Это далеко не так. В текущую путину в дневное время нами выловлено 2 400 ц. В борьбе за 10 000 ц сельди на сейнер мы и дальше будем вести круглосуточный лов.

Выловленный сырец обязуемся сдавать весь высокого качества. Обязуемся также обеспечить бесперебойную работу сейнера и всех его механизмов, содержать в хорошем состоянии орудия лова. Наш невод находится в эксплу-

атации уже две путины, мы принимаем обязательство провести неводу капитальный ремонт своими силами в процессе работы, не прекращая лова.

Со своей стороны мы требуем у управления Морлова АКО своевременного обеспечения сейнера запасными частями, инструментом, горючим, смазкой, чтобы с выходом на лов и на лову у нас не было никаких задержек. Также очень важно, чтобы Авачинский рыбокомбинат, которому мы сдаем рыбу, не задерживал прием от нас улова и точно выдерживал установленную норму разгрузки 100 ц в час на судно.

Ни один сейнер в Советском Союзе еще не имеет вылова 10 000 ц сельди в год, поэтому, являясь инициатором борьбы за десятикратный улов на сейнер, мы вызываем все остальные сейнеры Морлова АКО и других бассейнов последовать нашему примеру.

По поручению экипажа сейнера № 2:
капитан сейнера *Соловьев*,
начальник лова *Пинчук*,
старший механик *Потехин*

Камчатская правда, 7 сентября 1940 г.

Приказ начальника АКО № 57 от 4 марта 1942 г.

Учитывая исключительную важность добычи рыбы в зимний период, а также отмечая недопустимость длительных простоев траулеров Морлова в порту по целому ряду неуважительных причин, приказываю:

1. Начальнику порта Завадскому обеспечить с момента получения этого приказа бункеровку прибывающих в порт траулеров углем и водоснабжением вне всякой очереди в самый кратчайший срок, докладывая мне или моему заместителю о всех неполадках или препятствиях со стороны администрации траулеров или Морлова, срывающих своевременное выполнение указанных работ.

2. Директору Морлова Ермошкину в течение трех часов с момента прибытия каждого траулера устанавливать срок стоянки в порту и выхода траулера на лов, сжатый до минимума, устранив все могущие возникнуть неполадки, задерживающие своевременный выход на лов.

3. Выход на лов траулера «Гага» определяю 8 марта...

4. Контроль за выполнением настоящего приказа возлагаю на начальника службы флота т. Слободенюк, которому вменяю в обязанность непрерывно наблюдать за бесперебойной эксплуатацией траулеров на лову.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 124, л. 124.

Приказ начальника АКО № 71 от 16 марта 1942 г.

Траулер «Восток», следуя в очередной промысловый рейс в Кроноцкий залив, 8 февраля 1942 г. на подходе к мысу Шипунскому встретил шторм от *НО*. Продолжая следовать по назначению, траулер продолжал испытывать

сильную смешанную качку, доходившую на борт до 40—42 градусов. Пар в котле держался ниже рабочего давления, а временами вовсе не обеспечивал работу машины, и тогда траулер подчинялся полностью стихии.

Капитан Ленский, не ознакомившись по лоции с гидрологическим режимом в Кроноцком заливе и пытаясь 10 февраля укрыться в ближайшей бухте, попал в дрейфующий в южном направлении лед, выйти из которого не мог, а также не мог удержаться на двух отданных якорях.

Дрейфуя во льду с отданными якорями в непосредственной близости к берегу, 11 февраля утром траулер наносило на мыс Штейна, но умелым маневром капитана Ленского опасность миновала благополучно. Однако, за кормой находились кекуры (камни. — С. Г.) мыса Шипунского, миновать которые на якорях невозможно было, неизбежность аварии стала очевидной. Спасая судно и людей, по приказанию капитана отклепали якорь-цепи и сбросили их за борт, машине дали полный задний ход, положив руль вправо полборта.

Маневр удался, траулер благополучно обошел кекуры, развернулся носом к выходу в море и проследовал в порт Петропавловска. Относя данную аварию к числу стихийных явлений, приказываю:

1. Убыток от аварии в сумме 4 422 руб. отнести на счет управления Морлова АКО.

2. Обращаю [внимание] капитана Ленского и всех капитанов судов АКО на необходимость обязательного изучения по лоции и другим мореходным пособиям данного района плавания...

3. Директору Морлова Ермошкину укомплектовать «Восток» помощниками капитана более повышенной квалификации и провести такое же мероприятие по остальным траулерам.

4. В осенне-зимний период выпускать суда АКО в рейсы с обязательным штормовым запасом топлива в количестве не менее 30 % рейсовой потребности. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 124, л. 164.

Приказ начальника АКО № 174 от 29 мая 1942 г.

На основании указания замнаркомрыбпрома т. Николаева за № 68 от 28 апреля 1942 г., приказываю:

1. На все суда АКО распространить Устав о дисциплине рабочих и служащих Морского флота Союза ССР, утвержденный постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1085 от 22 июня 1940 г. и Устав службы на судах Морского флота Союза ССР, утвержденный Народным комиссаром Морского флота Союза ССР от 5 августа 1941 г. за № 278.

2. Эти же уставы распространяются также на тралмейстеров, засольщиков и прочих работников активного лова и, помимо этого, на них распространяется перечень обязанностей из Устава внутренней службы для флота рыбной промышленности НКРП СССР, утвержденный наркомом рыбной промышленности Микояном от 14 июля 1937 г.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 125, л. 130.

Траулеры на активном лове

Траулеры Морлова около месяца ведут активный лов рыбы. Каждый день приносит новые успехи в выполнении фронтowego задания. Впереди всех по добыче рыбы идет команда траулера «Топорок» (капитан тов. Лозовский, тралмейстер тов. Попов). Суточные уловы этого траулера доходят до 310 ц. За пятидневку с 7 по 12 октября поймано и сдано 1 050 ц рыбы, преимущественно камбалы. Рейсовое задание выполнено более чем на 110 %.

Неплохо ведет активный лов и команда траулера «Восток» (капитан тов. Ленский, тралмейстер тов. Токарев). За восемь дней она поймала 1 020 ц. После сдачи улова на Кихчикский комбинат, «Восток» опять вышел на лов, с 11 по 14 октября поймал еще 500 ц. Траулер «Гага» (тралмейстер тов. Янцерук) с 21 сентября по 6 октября выловил 1 130 ц. Между командами траулеров развернулось предоктябрьское соревнование за право рапортовать к 25-летию Советской власти о выполнении фронтowego задания.

А. Думенко, заместитель начальника Морлова

Камчатская правда, 17 октября 1942 г.

Докладная секретарю Петропавловского горкома ВКП(б) Чуйко

По проверке бытовых условий и материальной нуждемости семей военнослужащих по Морлову б. Маховая и Рыбкоопа выявлено следующее: всего семей военнослужащих 74. Количество членов семей составляет 180 человек. Из них детей 109 человек, устроено на работу членов семей 60 человек. Не работают по разным причинам 11 семей, как-то: семья тов. Матюкова, состоит из двух детей и сама мать, имеют корову, дом и большую площадь посева огорода. Семья тов. Ахцигер состоит из шести человек детей, работает одна дочь 17 лет, ее заработок составляет 200 рублей, мать получает пособие на детей. Имеет корову, дом и засекает большую площадь огорода. Дети все школьного возраста. Семьи Рыбальченко, Чернявская, Устатенко, Голычева также имеют свои дома, коровы и большую площадь запасов огородов. Эти семьи сами не хотят поступать на работу.

Тов. Беляева, жена военнослужащего, не работает по причине болезни. В определении врачебной комиссии указано: необходимо переменить климатические условия с выездом на материк. Тов. Беляева одинокая, берет работу по пошивке одежды на дому.

Семья тов. Гонтарь состоит из двух детей, сама не работает за неустройством детей в яслях. Муж ее работал в Рыбкоопе б. Маховая, никакой помощи со стороны Рыбкоопа ей не оказывалось. Имеет свой домик и огород, вызывается необходимость в устройстве детей в ясли и определении ее на работу, дорогами не обеспечена, нуждается в оказании денежной помощи.

Семья тов. Альберт состоит из трех детей, мать не работает за неустроенностью детей в яслях и детсад, проживают в доме АКО, бывшая гостиница.

Находится в крайне тяжелом материальном положении, за весь период ей по линии общественности была оказана один раз денежная помощь в сумме 100 рублей, также дети нуждаются в одежде и обуви.

Среди работающих имеются многосемейные и малооплачиваемые, как-то: семья Вербелевой имеет трех детей маленьких, работает сама в Морлове, получает заработную плату в сумме 120 рублей, из них платит за ребенка в ясли 26 рублей, двоих детей за неимением денег не может устроить в детсад и вынуждена, уходя на работу, закрывать их в квартире на замок. Дети, также сама, полураздеты. Необходимо устроить ее детей в ясли и детсад за счет средств промыслового комитета. Оказать материальную помощь, как в денежном отношении, также в одежде и обуви.

Семья тов. Ножниковой состоит из трех детей, сама работает в столовой Рыбкоопа, получает зарплату в сумме 200 рублей, пособие получает 75 руб. Один ребенок находится в яслях, другой в детсадики и третий учится в школе. На содержание детей платит в ясли и детсад 75 рублей. Никакой помощи или заботы со стороны Рыбкоопа и профкома не оказано. За февраль месяц ею была продана хлебная карточка с целью на эти деньги купить не выдаваемые по карточкам продукты. Всю одежду, принадлежащую мужу, и частично свою была вынуждена продать из-за отсутствия средств.

Из-за отсутствия дров была вынуждена брать двухнедельный отпуск без содержания для того, чтобы заготовить и натаскать себе дров. Она обращалась в Морлов по месту работы мужа об оказании ей помощи, а те посылают в Рыбкооп по месту ее работы, но руководители Рыбкоопа вообще не имеют понятие проявлять заботу о живом человеке, из 10 семей военнослужащих рыбкоопа никакой заботы или помощи не оказывалось.

Выдаваемые пособия по линии собес по неизвестной причине уменьшены на 50 р. Из слов тов. Нижниковой видно, что, снижая пособия, горсобес мотивировал тем, что она имеет огород. Хотя собранный урожай всего составляет три мешка картошки. Очень много жалоб семей красноармейцев о неправильности выплаты со стороны горсобеса пособий.

Семья тов. Шайтурова состоит из двух детей школьного возраста, в материальном отношении более обеспечена, работает в Рыбкоопе, получает зарплату в сумме 400 руб., у нее совершенно нет дров.

Семья тов. Куржумовой состоит из трех детей, один ребенок в яслях, один в детсаде и один школьник, сама работает в Морлове, получает 200 руб. Живут в неотапленной палатке, дровами не обеспечена, имеет большую нуждальность в денежной помощи, обуви и одежде.

Семья тов. Мамаевой состоит из двух детей, одна девочка учиться в школе, другой ребенок был устроен в яслях, но так как сейчас болеет он воспалением легких, находится дома. Квартирные условия в семье ужасные, домик сбит из досочек, коридорная часть стены без засыпки, кругом сквозные щели, из которых дует ветер, дверь вплотную не закрывается, потолок сшит из фанерных кусочков, который отваливается, протекает. В квартире стоит

печка-временка, дровами не обеспечивается. Тов. Мамаевой приходится таскать дрова на себе из леса. Постельная принадлежность представляет из себя кучу тряпья. Дети и сама очень плохо одеты. Тов. Мамаева работает в Рыбкоопе, получает зарплату 160 рублей, со стороны Рыбкоопа и промкома никакой помощи ей не оказывалось. Эта семья особенно нуждается в помощи: деньгами, одеждой, обувью, ремонтом квартиры и обеспечением дровами...

Со стороны Морлова устраняются те недостатки, которые раньше были указаны в отношении общежитий, сейчас они выделены и приведены в порядок.

Хамов.

24 февраля 1942 г.

ЦДНИКО, ф. 13, оп. 6а, д. 334, л. 21—22.

Лучшие моряки Морлова в 1943 г.

Траулер «Буревестник»:

1. Алешкин Павел Егорович — тралмастер.
2. Лысаков Григорий Кириллович — матрос 1-го класса
3. Баженов Иван Сергеевич — кочегар 1-го класса
4. Беляков Андрей Прокопьевич — кочегар 2-го класса
5. Урусова Анастасия Филипповна — буфетчица
6. Стяжкин Иван Петрович — старший помощник капитана
7. Степанов Владимир Афанасьевич — матрос 1-го класса
8. Тихомиров Иван Афанасьевич — матрос 1-го класса
9. Горников Иван Николаевич — матрос 1-го класса
10. Плюснин Григорий Кузьмич — механик
11. Дьякович Владимир Михайлович — кочегар 1-го класса
12. Кашерев Филипп Спиридонович — третий помощник капитана
12. Шабалин Николай Васильевич — матрос 2-го класса

Траулер «Топорок»:

1. Анкур Рихард Петрович — старший механик
2. Попов Семен Иванович — тралмастер
3. Десятун Александр Степанович — кочегар 1-го класса
4. Соловьев Иван Ануфриевич — кочегар 1-го класса
5. Зубовский Владимир Степанович — кочегар 2-го класса
6. Тулапин Иван Антонович — боцман
7. Крупенин Борис Васильевич — помощник тралмастера
8. Шатунов Александр Иванович — машинист 1-го класса
9. Целев Андрей Дмитриевич — матрос 1-го класса
10. Шумков Федор Глебович — матрос 1-го класса
11. Закиров Назим Закирович — помощник тралмастера
12. Барановский Анатолий Михайлович — второй помощник капитана

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 588, л. 150—151.

Люди «Буревестника»

Сложна работа моряков. Но еще сложнее она на промысловых судах. Человек должен быть здесь не только моряком, но и опытным рыбаком, в любое время способным оставить штурвал или лопату кочегара и стать к тралу или на сортировку и засолку рыбы.

Таких людей воспитывает на своем небольшом судне капитан Владимир Михайлович Неклюдов. Ему сорок восемь лет, и тридцать три из них посвящены морю, морскому лову. Начав морскую службу в водах Ледовитого океана, Владимир Михайлович за тридцать с лишним лет избороздил многие моря и океаны. С 1932 г. он беспрерывно плавает в водах, омывающих Камчатку, ловя краба, треску, камбалу, сельдь.

Когда перед траловым флотом АКО была поставлена задача максимально-го вылова рыбы, Владимир Михайлович пришел на «Буревестник». Нерадостными были первые дни. План не выполнили, люди работали с прохладцей, не вкладывали в работу души, не болели за честь судна. Пришлось начинать с людей, воспитывать в них чувство ответственности за работу, за государственный план. И сейчас Владимир Михайлович может гордиться. Люди «Буревестника» — это лучшие рыбаки Морлова.

Тралмейстер — первый помощник капитана на лову рыбы. От его знаний, умения, инициативы зависит успех дела. Таким требованиям отвечает Павел Егорович Алешкин — первый тралмастер «Буревестника».

— Человек дела! Неутомимый работник, — так характеризует капитан своего тралмейстера. Его можно видеть на полубаке и днем, и ночью. Когда идет траление, все внимание Павла Егоровича сосредоточено на одном: правильно протралить намеченный участок моря, быстро поднять трал на судно и освободить его от ценного груза. Тралмейстер хорошо знает, что трал должен подниматься свободно и без задержек. Поэтому он ведет траление 5—7 минут, что гарантирует быструю маневренность и сохранность снаряжения. «Буревестник» не потерял ни одного трала.

Держать пар на марке, а судно на курсе — такое требование предъявляется к судовой и машинной команде.

Игнат Игнатович Наркевич — старший механик. Он, его помощники, кочегары и машинисты у жарких топок помогают успешному тралению. Когда трал в действии — нужно держать высокое давление в котлах и обеспечивать необходимый ход судна. Моряки-рыбаки никогда не жалуются на машинистов и кочегаров. Напротив, восторженно о них отзываются. Да и как не говорить о хорошей работе механиков, когда они делают все, чтобы обеспечить бесперебойный лов?!

Вышла из строя центробежка, грозит срывом рейса. Этого допустить было нельзя, и Игнат Игнатович с помощниками быстро находят дефект, своими силами исправляют его, и судно продолжает лов. Крепление талей, ослабли, разболтались скобы. И здесь механики помогли — быстро устранили неисправность.

Штурманы тт. Тяжкин и Салтыков, — опытные водители. У них судно всегда идет по курсу, не сходит с рыболовной банки.

Вместе с механиками и штурманами, вместе с капитаном и тралмастером матросы тт. Пронин, Жулында, Коротчин, Трофимов, засольщик Лисаков, буфетчица Евдокия Позднякова и другие в тихую и штормовую погоду борются за каждый центнер выловленной рыбы. Это они по 14—16 часов беспрерывно работают на приемке трала, уборке рыбы.

Небольшой коллектив траулера — он живет одной мыслью — помогать фронту стахановской работой на лове. И их труд виден. Они первыми в Морлове выполнили квартальный план. Они продолжают лов, в труде отметив 25-ю годовщину Красной Армии.

Л. Струков

Камчатская правда, 25 февраля 1943 г.

Приказ по АКО № 505 от 29 ноября 1943 г.

В целях обеспечения плана лова рыбы в зимний срок 1943/44 г. и изжития имевшихся недостатков в работе тралового флота в минувший сезон 1942/43 г., выразившихся в непроизводительных простоях тральщиков под выгрузкой рыбы и в сохранении качества вылавливаемой рыбы, приказываю:

1. Директору Морлова Ермошкину Г. Я. 1.12.1943 г. направить на лов траулеры «Топорок» и «Восток», обеспечить к указанному строку укомплектование траулеров командами, а также снабдив промысловым вооружением и бункером.

2. Работу траулеров... построить с таким расчетом, чтобы на один рейс затрачивалось максимум 15 суток — работа на лову, время в пути под выгрузкой рыбы, не допуская ни одного часа простоя.

3. Директору Морлова... обеспечить засольных мастеров на траулерах соответствующим инструктажем по сохранению качества вылавливаемой рыбы, практиковать доставку траулером морской рыбы во льду — поротой колодкой, с предварительной мойкой выловленной рыбы и отсортировкой прилова. При работе траулеров в теплое время обратить особое внимание на равномерный посол рыбы по рядам, и при улове трески последнюю разделять на колодку с удалением башки, с обязательной набивкой соли в полость тушки. Не допускать посола рыбы крупной солью.

4. Главному инженеру Морлова Борзову предоставить мне на рассмотрении мероприятия, связанные с восстановлением на указанных траулерах жироотпных установок. Срок исполнения 5.12.1943 г.

5. Директору Морлова Ермошкину обеспечить проведение среди команд траулеров, занятых на лову, краткосрочных семинаров по технике обработки рыбы.

6. Начальнику ПТО АКО т. Крюгер обеспечить повседневный контроль за выполнением капитанами судов технологических инструкций, а также в це-

лях оказания практической помощи мастерам на траулерах практиковать регулярную посылку на траулеры специалистов ПТО.

7. Начальнику порта... бункеровку траулеров производить согласно приказа по управлению АКО за № 10 от 9.01.1943 г. вне очереди.

И. о. начальника АКО *Макитас*

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 591, л. 109.

Соревнование вахт

Коллектив тральщика «Топорок» единодушно включился во Всесоюзное социалистическое соревнование рыбаков. Все вахты заключили между собой договора на соревнование и обязались ловить за вахту по 8 тонн рыбы.

Это обязательство с честью выполняется. 20 января вахта третьего помощника капитана тов. Салтыкова и тралмейстера тов. Косыгина выловила 12,9 тонн. Их сменила вахта второго помощника тов. Романова и помощника тралмейстера тов. Кулинова, выловившая 14,5 тонн. Первенство за сутки завоевала вахта старшего помощника тов. Гладкова и помощника тралмейстера тов. Шашина, вахта которых выловила 15 тонн рыбы.

Всего за день рыбаки выловили 72 тонн рыбы. Это является высшим уловом за время работы тральщиков на лову.

Плотник, Неклюдов

Камчатская правда, 22 января 1944 г.

Боевая вахта

В этот день на вахте стояли второй помощник капитана тов. Романов и помощник тралмейстера тов. Кулинов. Рыбаки, дежурившие вместе с ними, каждую минуту были готовы к подъему трала.

Через некоторое время последовала команда дежурного тралмейстера. Началась горячая работа. Когда к концу вахты подсчитали итоги, оказалось, что выловлено 17,5 тонн рыбы. Рыбаки с честью выполнили взятое на себя обязательство выловить за вахту 15 тонн. Не отстают другие вахты.

Рыбаки тральщика уже завершили первую часть задания — сдали 180 тонн рыбы Озерновскому комбинату. Сейчас идет борьба за досрочное выполнение фронтового задания обкома ВКП(б) и АКО — выловить 360 тонн рыбы.

В. Неклюдов, капитан тральщика «Топорок»

Камчатская правда, 30 января 1944 г.

Приказ начальника АКО № 240 от 12 июня 1944 г.

Несмотря на необеспеченность Морлова судами активного лова, корпус шхуны «Озерная» около года под различными предлогами простаивает на базе Моховая в консервации, и к ремонту его до сих пор не приступили.

Не менее возмутителен факт игнорирования в течение года Ермошкиным и Думенко указаний отдела флота АКО и устных распоряжений Макштаса об установке парусного вооружения на тральщике. Пошитые два комплекта парусов лежат без использования. Приобретенный в США комплект парусов на рыболовный траулер «Буревестник» не установлен.

1. Ермошкину обеспечить ремонт корпуса и восстановление надстроек до 20 июля 1944 г. Начальнику отдела флота Слободенюк договориться о выборе и монтаже главного двигателя («Волвери», 75 л. с. или «Лоример», 170 л. с.)...

4. Обеспечить установку парусного вооружения на траулеры «Буревестник» и «Топорок» к 15 июля, «Дальневосточник» — к моменту его выхода из аварийного ремонта.

Предупредить капитанов рыболовных траулеров о том, что они являются ответственными за мероприятия по наиболее эффективному использованию парусного вооружения, и в случае неиспользования парусов при наличии к тому погодных возможностей несут личную материальную ответственность, как за пережог топлива в размере 25 % своей зарплаты в соответствии с приказом НКРП СССР от 24.11.1942 г. № 0101/4157.

Начальник АКО *Кулаженко*

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 137, л. 2.

Приказ начальника АКО № 537 от 28 декабря 1944 г.

Для развертывания активного морского рыболовства АКО в 1944—45 гг. в соответствии с приказом НКРП СССР № 52 от 21.01-44 г. должна получить 20 сейнеров с верфей Главрыбсудстроя. В счет этого количества во Владивостоке для отправки в Петропавловск принято 10 сейнеров...

Приказываю:

1. Получаемые сейнера в количестве 20 шт. передать: Петропавловской моторно-рыболовной станции — 10, Морлову АКО — 10.

2. Заместителю начальника АКО по кадрам Данилину организовать мероприятия по обеспечению штурманами (20) и механиками (20) путем организации краткосрочных курсов.

3. Директору Морлова Ермошкину и директору Петропавловской моторно-рыболовной станции Старицыну организовать подготовку бригадиров кошелькового и снюрреводного лова по 10 чел. каждому не позднее 1 апреля 1945 г...

5. Начальнику производственного отдела АКО Крюгеру дать указание о типах и количестве орудий лова и промснаряжения для сейнеров...

7. ...Плановому отделу (Гребенщиков) возбудить ходатайство перед НКРП СССР о включении в штатные расписания Морлова и Петропавловской моторно-рыболовной станции на 1945 г. должностей: капитанов-наставников по 1 чел., групповых механиков-наставников по 1 чел.

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 140, л. 22.

**Из доклада уполномоченного Дальрыбсбыта К. К. Дексбаха
«Обработка уловов на траулерах с доведением продукции
до полуфабриката»**

...Существующие формы эксплуатации тральщиков на Камчатке нерациональны и должны быть в корне изменены. Траулер должен быть на лове в течение круглого года и не заниматься ничем посторонним (перевозкой грузов, пассажиров). И тогда при наличии существующей сырьевой базы он по улову может легко догнать лучшие мурманские траулеры.

Если критически подойти к оценке существующего положения в Морлове, то надо сказать, что обстановка эта не допускает правильной эксплуатации тралового флота, как из-за отсутствия необходимого берегового хозяйства, так и уделения необходимого внимания вообще.

В целях упорядочения эксплуатации траулеров необходима траловая база, которая позволяла бы тральщику непосредственно подходить к причалу. Во время выгрузки улова траулер должен получать необходимое промысловое и продуктовое снабжение, воду и после выгрузки продукции — бункероваться углем.

На сегодня на Камчатке нет никакого берегового хозяйства по рациональному обслуживанию тралового флота. Так называемая база Моховая Морлова по своему профилю может быть отнесена к группе обычных рыбообрабатывающих баз любого комбината из-за отсутствия на ней того берегового хозяйства, которое входит в элементарное понятие рыбного порта.

Нужны причалы для выгрузки рыбы, сортировочные склады, выгрузка должна быть механизирована на берегу, так как совершенно нецелесообразно использовать для этой цели мощную траловую лебедку.

Кроме этого порт должен иметь судоремонтную базу, тарный комбинат, транспортное хозяйство, топливную базу, базу снабжения льдом, складское хозяйство снабжения, для отдыха моряков — специальный клуб...

...Дальнейшее направление тралового промысла на Дальнем Востоке может быть решено только после окончательного разрешения вопроса о видах обработки, которым должен подвергаться на береговых предприятиях поступившая с тральщиков рыба... На всех мировых рынках, во всех странах-потребителях морской рыбы камбалу потребляют исключительно в охлажденном или в мороженом виде. По заключению специалистов-технологов, камбала сохраняет вкусовые и пищевые качества только в свежем, охлажденном и мороженом виде.

Если в настоящее время в условиях военного времени требования рынка несколько ослаблены, то это не дает права ослаблять работу по борьбе за повышение качества и расширения ассортимента продукции. Базируя свой траловый лов на камбале, зная, что камбала в соленом виде не идет на рынке, АКО не придавало серьезного значения этому вопросу. В основных документах по оплате труда траловых команд можно проследить, как АКО систематически узаконивает снижение сортности продукции, сдаваемой тральщиками.

Так, если в положении об оплате труда 1941 г. порейсовая сортность сдаваемой продукции была обусловлена в 80 % первым сортом, 20 % — вторым, то в приказе № 2 от 2 января 1944 г. сортность для сдачи комбинатам устанавливается в 50 % первым сортом, 45 % — вторым и 5 % — третьим.

В положении оплаты труда на 1944 г., подписанном между АКО и обкомом Союза рыбников в апреле прошлого года, соотношение сортности подверглось новому изменению и установлено в пределах: 70 % — первым, 10 % — вторым и 10 % — третьим сортами.

Вместо борьбы за качество рыбы, выявления причин его ухудшения, АКО пошло по пути узаконения сдачи третьим сортом. Для объективности надо добавить, что команды траулеров бывают невиновны, и происходит это от отсутствия надлежаще организованного берегового хозяйства.

Если теперь мы обратимся к тем указаниям по обработке рыбы и, в частности, камбалы — основного объекта тралового промысла, которые исходят от АКО, то мы имеем тут только один документ: «Временная памятка по замораживанию рыбы на траулерах».

В приказе № 2 от 2 января 1944 г. есть попытка дать новые указания по обработке рыбы, которые, к сожалению, дальше того, что «камбалу надо на борту мыть и до спуска в трюм обваливать солью» и дальше, что «камбалу более 20 см надо обезглавливать путем косого надреза головы и удаления внутренних, промывать и направлять в посол». В заключение приказа разрешается доставлять часть последних уловов рыбы в охлажденном виде.

Сортность рыбы, сдаваемой в 1944 г., показана в таблице:

Судно	Дата	Продукция	Кол-во, т	Комбинат	1 с.	2 с.	3 с.
«Восток»	Январь	Во льду	—	Моховая	71,0	19,0	10,0
«Топорок»	То же	То же	—	То же	80,4	14,6	10,0
«Восток»	21.01	Свежая	200	Микояновский	50,0	47,0	3,0
«Буревестник»	30.01	Свежая	195	—	80,0	17,0	3,0
«Восток»	15.04	Соленая	280	Кихчик	57,0	30,0	13,0
«Палтус»	19.05	Соленая	167,7	Жупановский	10,4	24,3	65,3
«Топорок»	30.01	Соленая	170	Озерновский	70,0	23,0	7,0

Приведенные данные показывают, что в зависимости от увеличения расстояния до комбината от места вылова, сортность резко снижается от того, что фактически никакой обработки рыбы не производится; все рассчитано на быструю сдачу на берег и всякая задержка приводит к снижению сортности.

Общая картина сдачи Морловом камбалы приведена в таблице:

Сдача по годам	1 сорт	2 сорт	3 сорт	Всего
Сдано в 1943 г., т:				
Всего:	21 675	5 342	6 143	33 160
в том числе на комбинаты	11 637	2 828	2 102	16 567
% сортности	65,3	16,1	18,6	100,0

Сдача по годам	1 сорт	2 сорт	3 сорт	Всего
Сдано в 1944 г., ц:				
Всего:	27 401	14 558	11 292	53 251
в т. ч. на комбинаты	19 987	6 520	6 530	33 077
% сортности	51,4	27,3	21,3	100,0
Всего за два года, ц:	49 076	19 900	17 435	86 411
в т. ч. на комбинаты	31 624	9 388	8 632	49 644
% сортности	56,7	23,0	20,3	100,0

Надо изменить формы эксплуатации тралщиков, перестать смотреть на них как на транспортные, а увидеть в них «промысловые» со всеми вытекающими последствиями. В данное время на тралщике за качество рыбы отвечает формально один капитан. В остальном же царит полная обезличка, так как в составе команды нет ни одного специалиста по обработке рыбы. Простое сопоставление разбивки команды тралщика по специальностям на Мурмане и на Камчатке подтверждает это положение:

Должность	Мурман, чел.	Камчатка, чел.
Капитан	1	1
Помполит	1	1
Штурманы	3	3
Тралмастеры	3	3
Радист	1	1
Повара	2	2
Буфетчица	—	1
Дневальная-уборщица	1	1
Рыбный мастер	1	—
Клипфиксники	3	—
Засольщики	2	1
Матросы	12	13
Салогрей	1	—
Машинист-утилизатор	1	—
Механики	3	3
Машинисты	1	3
Кочегары	4	6
Всего:	40	39

В зависимости от вида продукции траулеры на Мурмане делятся на: 1) *ледничные* — привозящие охлажденную рыбу во льду; 2) *посольные* — привозящие соленую продукцию; 3) *посольные, но привозящие комбинированный груз*, причем улов последних дней промысла они привозят во льду. Состав команд зависит от вида продукции.

На Мурмане на тралщике находится девять специалистов по обработке рыбопродукции, на Камчатке — один. Один человек чисто физически не в состоянии обеспечить надлежащую уборку рыбы. Вместе с тем и сама структура зарплаты, построенная, в основном, на стимулировании вылова, не дает команде должной заинтересованности в организации борьбы за качество сдаваемой продукции.

Забывая, что траулер на промысле призван ловить рыбу, а не заниматься самоснабжением, «Временная памятка» прямо говорит, что «в зимнее время рыболовные траулеры должны лед брать непосредственно из ледяного поля, откуда накалываются большие крыги, которые поднимаются сетками на борт траулера. На борту лед должен дробиться с тем, чтобы куски его по диаметру не превышали 5 см. Дробленый лед лопатами по лотку направляется в отсеки трюма».

Как известно, в летнее время траулеры работают как транспорты. Отсюда вывод, что снабжение льдом с берега не организовано.

Улов выливается прямо из кутка в трюм россыпью, то есть рыба уже с первой же минуты подъема из воды обречена на снижение качества. Перевозка навалом не обеспечивает равномерной температуры в массе рыбы, вызывает ее сдавливание, трение друг о друга при качке.

Выливаемая рыба не подвергается мойке (вопреки требованиям «Памятки»). Наличие грязи ухудшает условия хранения. Разные размеры камбалы, не подвергнутой переборке, также способствуют снижению сортности.

На сегодня тральщики сдают рыбу в свежем, охлажденном и соленом виде. Совершенно не используются салогрейки, а имевшиеся утилизационные установки вообще сняты.

Предлагаемые мероприятия:

1. Организовать снабжение траулеров на одном из комбинатов запада, дабы избежать лишних пробегов в Петропавловск.
2. Пересмотреть штат, создать кадры для обработки рыбы специально на тральщиках, изменить построение зарплаты.
3. Провести опыты по обработке рыбы на борту, разработать инструкции. Запретить укладку рыбы в трюмы без мойки и навалом.
4. Внедрить круглогодичное снабжение судов льдом.
5. В целях сокращения лишних перевозок для сохранения рыбы организовать выгрузку рыбы из трюмов траулеров при помощи ящиков, с непосредственной подачей их на берег к пункту обработки.

23 февраля 1945 г.

Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Сборник трудов. — Вып. 10 (2). — Петропавловск-Камчатский, 2000. — С. 72—77.

Приказ по Морлову № 9 от 1 мая 1945 г.

Поздравляю весь коллектив Морлова с международным праздником трудящихся — днем 1 Мая. В день великого праздника отмечаю особо проявивших себя в работе по выполнению плана 1-го квартала 1945 г., показавших образцы стахановского труда в дни победоносного завершения Отечественной войны с немецко-фашистскими разбойниками.

Нижеследующим товарищам выношу благодарность:

По рыболовному траулеру «Буревестник»: Иванову — капитану траулера; Шурыгину — стармеху; Андрющенко — второму механику; Финашину — ревизору; Миклашевичу — третьему помощнику капитана; Алешкину — тралмейстеру, ныне курсанту; Коптелову — радисту; Лысакову — засольщику, ныне курсанту; Можаяеву, Фатееву, Николенко — матросам 1-го класса; Позднякову — кочегару 2-го класса; Ларину — матросу; Морозову, Сучкову — кочегарам 1-го класса.

По рыболовному траулеру «Топорок»: Неклюдову — капитану траулера; Анкур — стармеху; Поленкову — помполиту; Гладкову — старшему помощнику; Маринину — второму механику; Кашееву — ревизору; Попову — тралмейстеру; Салтыкову — третьему помощнику капитана; Бойко — радисту; Тулапину — боцману.

По рыболовным траулерам «Палтус», «Гага», «Восток», «Дальневосточник»: Рожанскому, Наркевичу, Оводовскому, Мамонтову, Ленскому, Лесовому, Романову, Мудрякову и другим членам экипажей этих траулеров, стоящих в длительном ремонте, которые сумели мобилизовать все свои силы в борьбе с большими трудностями тяжелой зимовки.

По Управлению: тт. Гаркави, Ларионову, Кришталь, Думенко, Сытину, Дворецкому, Харкевич, Ходаковскому, Доманской, Исаковой М., Трошину, Карягину, Фадееву и Игошину.

Выражаю уверенность, что весь коллектив Морлова и впредь не пожалеет своих сил в деле выполнения и перевыполнения государственного плана, и тем самым приблизит час окончательной победы над врагом.

Директор Управления Морлова АКО *Ермошкин*

ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 31, л. 55.

Приказ по Морлову № 9 от 31 марта 1945 г.

16 марта сего года мною было передано по радио распоряжение тов. Иванову П. М. — капитану р/т «Буревестник», находящемуся под разгрузкой улова в Кихчикском комбинате, сдать последнему всю рыбу полностью. В это же время начальник эксплуатации тов. Думенко передал указание тов. Иванову, якобы вследствие плохой погоды, с остатком несданной рыбы порядка нескольких тонн сниматься из Кихчика на промысел. Тов. Иванов сообщил о количестве сданной рыбы, но не поставил меня в известность об оставшейся в трюмах рыбе, которую следовало подсолить и отсепарировать, или же, в крайнем случае, даже выбросить в море, не дав последней перемешаться с рыбой свежего улова.

Экипаж судна не сделал этого и, больше того, совершенно самоустранился от контроля за разгрузкой рыбы в Моховую последнего улова, и в результате чего часть рыбы, несданной в Кихчике и пришедшей в пищевую негодность, попала в рыбу свежего улова...

Приказываю: капитана Иванова предупредить о недостаточном внимании к качеству сдаваемой рыбы. При повторении подобных случаев мною будут

приняты к тов. Иванову более строгие меры, несмотря на хорошую работу тов. Иванова по выполнению плана добычи в первом квартале.

Начальнику эксплуатации тов. Думенко поставить на вид за дачу указаний, не входящих в его функции. Ревизору тов. Финашину и засольщику тов. Лысакову объявить выговор, так как они не приняли эффективных мер к сохранению и сепарированию... не указали трюмным рабочим порядок и очердность освобождения трюмных отсеков...

Данный приказ объявить всем экипажам траулеров, производящим добычу рыбы, предупредив их, что при повторении случаев недостаточного внимания к вопросу качества сдаваемой рыбы, к виновникам будут приняты более строгие меры, в том числе и лишение оплаты за пойманную рыбу.

Ермошкин

ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 31, л. 68.

Судоводители и механики Морлова АКО (практики), нуждающиеся в повышении квалификации, февраль 1945 г.

Ф. И. О., год рождения	Образование	Образование по специальности	Плавательный стаж	Занимаемая должность
Мишай Иван Федорович, 1906	3 класса	Нет	16 лет, 8 лет механик	2-й механик, «Гага»
Кузнецов Виктор Николаевич, 1917	4 класса	Нет	с 1934 г.	3-й механик, «Гага»
Мамонтов Александр Елисеевич, 1911	6 классов	Нет	с 1932 г.	стармех, «Гага»
Коржавый Илья Иванович, 1916	4 класса	Нет	с 1942 г.	3-й механик, «Палтус»
Шатунов Александр Иванович, 1920	7 классов	Нет	с 1938 г.	2-й механик, «Топорок»
Наркевич Игнатий Игнатьевич, 1900	4 класса	Нет	17 лет, 12 лет стармехом	стармех, «Палтус»
Лесовой Александр Иванович, 1915	7 классов	Школа ШМУ, машинист	с 1932 г.	стармех, «Восток»
Николаенко Павел Яковлевич, 1912	6 классов	Нет	с 1929 г.	3-й механик, «Восток»
Маринин Михаил Иванович, 1915	7 классов	ФЗУ, механик	с 1929 г.	2-й механик
Клинов	—	—	—	3-й помощник
Неупокоев	—	—	—	3-й помощник, «Восток»
Кошчев Филипп Спиридонович, 1901	4 класса	Курсы 200 рег. т	с 1931 г.	2-й помощник, «Топорок»
Салтыков Владимир Михайлович, 1911	5 классов	Экстерном на 200 рег. т	с 1931 г.	3-й помощник, «Топорок»
Савицкий Петр Иванович, 1909	7 классов	Нет	с 1937 г.	боцман, «Гага»

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 142, л. 114.

Приказ по Управлению Морского рыболовства АКО № 53
от 6 октября 1945 г.

Существующее административное деление Морлова не оправдало себя: по существу сложился параллелизм в работе между Управлением Морлова и базой. Проверкой установлено, что начальники цехов по существу лишены самостоятельности, и функции их выполняются директором базы, юридическую же ответственность с начальников цехов никто не снимал...

Приказываю:

1. Главному бухгалтеру Морлова АКО т. Кришталь упразднить аппарат бухгалтерии рыбзавода и влить его в штат бухгалтерии Морлова.
 2. Холодильник вывести из подчинения директора рыбзавода и подчинить главному инженеру Морлова.
 3. Электростанцию, мехмастерские, кузницу, маломерный флот подчинить непосредственно механику и капитану флота, последний в административных вопросах подчиняется главному инженеру Морлова.
 4. Коммерческий отдел подчинить директору Морлова.
 5. Строительный отдел подчинить прорабу Морлова.
- ГАКО, ф. 275, оп. 1, д. 31, л. 8.

Через два моря и океан

Главрыбосудострой во Владивостоке построил для Морлова рыболовецкие сейнера, которые надо было доставить в Петропавловск. Было решено использовать самый простой и вместе с тем самый рискованный способ — буксировку.

В конце сентября, несмотря на поздний срок, на восьми сейнерах отважные моряки вышли в море. Экипажи судов знали, что путь будет очень трудным, но они дали слово успешно выполнить поставленную перед ними задачу.

Первые дни пути прошли сравнительно хорошо. В Японском море караван настиг шторм. Лопнул один из буксиров, встали моторы на двух сейнерах. С большим риском командам судов удалось устранить неполадки.

Японское море пройдено. Вошли в Охотское. Это суровое море также встретило караван штормом. На сейнерах подняли паруса — трюмные брезенты. Шторм все увеличивался. При подходе к Четвертому проливу снова начали обрываться буксиры. Сейнера пошли своим ходом. Это был наиболее тяжелый поход.

Наконец показались берега. Караван подошел к острову Алаид. Сколько было радости, когда на этом острове моряки встретили пограничников! Раньше советские корабли далеко обходили этот остров. Теперь он навсегда наш — путь в океан свободен. Подремонтировав на сейнерах моторы, караван двинулся дальше и 7 октября в полном порядке прибыл в Петропавловск.

Так были пройдены два моря и океан командами группы сейнеров в сопровождении парохода, где капитаном т. Войтенко. Задание выполнено с честью.

Успешное проведение тяжелого рейса — результат настойчивого труда моряков. Особенно хорошо поработали капитаны тт. Соколов, Маликов, Вахтеев, механики тт. Сорокин, Щепков, Флотов, матросы тт. Гридин, Барашко, Саяпин. Они сделали большое и полезное для рыбаков дело.

Камчатская правда, 12 октября 1945 г.

Смелый рейс опытного капитана

Кто хоть раз побывал в Усть-Камчатском заливе, тот знает, как зачастую трудно здесь разгружать пароходы. Чуть подует ветер — начинается зыбь, образуется сильный накат, огромные бары перекатываются через устье реки. В такое время нельзя работать. Бесцельно простаивают пароходы, стоят станки консервных заводов, нуждающиеся в срочном путинном грузе.

— Как избежать простоя? Нельзя ли судну войти в реку и пристать к берегу? — этот вопрос давно уже волновал капитана тральщика «Топорок» т. Неклюдова. Опытный моряк, он знал коварное свойство камчатских рек — менять фарватер после каждого шторма.

Как-то будучи в Усть-Камчатске, капитан разговорился о возможности захода тральщика в реку с директором базы технического снабжения т. Лазуренко и руководителем морских сплотов леса т. Милютиним. Они уверяли, что в течение всего года река Камчатка ведет себя благонаправно: фарватера не меняет, и его глубина держится без заметных колебаний в сторону обмеления.

У капитана возник смелый план, который и был осуществлен в первых числах октября. В этот день стоявшие на рейде суда не разгружались из-за сильной зыби. Воспользовавшись свободным временем, т. Неклюдов вместе с боцманом т. Тулапиным направился на катере в реку. Он обследовал отмели, собственноручно измерял глубины. Результаты превзошли все ожидания.

Капитан вернулся на судно. Он вызвал старшего механика т. Анкур и дал ему задание — любыми средствами обеспечить работу машины от «самого малого» до «самого полного». В каюту капитана пришел лучший рулевой судна т. Закиров. Он также получил наказ четко и быстро работать у штурвала.

— Вира якорь! — раздалась команда.

Тральщик плавно развил ход и, проскочив устье, через четверть часа уже стоял в реке у пристани. Это были напряженные минуты. Когда очередным валом забрасывало корму, надо было резко переключать руль. С этим рулевой справился. Вся команда постаралась помочь капитану осуществить смелый замысел.

Через два с половиной дня, разгрузив горючее, судно приняло полный груз клепки и вышло в море.

К. Максимов

Камчатская правда, 31 октября 1945 г.

Изменение состава флота Морлова в 1936—1945 гг.

Название судов, количество	Дедвейт, т	Мощность, л. с.
1936—1937 гг.		
Сейнеры «Авача», «Виллой»; Дрифтеры «Ударник», «Стахановец»; Разведчики «Сатурн», «Нептун», «Юпитер»; всего 7 единиц	1 236	1 290
1938—1939 гг.		
Сейнеры «Авача», «Виллой», № 1, № 2; Дрифтеры «Ударник», «Стахановец»; Разведчики «Сатурн», «Нептун», «Юпитер»; Траулеры «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток»; всего 12 единиц	4 953	3 730
1940		
Сейнеры «Авача», «Виллой», № 1, № 2; Дрифтеры «Ударник», «Стахановец»; Разведчики «Сатурн», «Нептун», «Юпитер»; Траулеры «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Гага», «Топорок», «Лебедь», «Палтус»; всего 16 единиц	9 817	6 060
1941		
Сейнеры № 1, № 2; Дрифтер «Ударник»; Разведчики «Сатурн», «Нептун», «Юпитер»; Траулеры «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Гага», «Топорок»; всего 11 единиц	6 732	4 010
1942		
Траулеры «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Гага», «Топорок»; всего 5 единиц	5 685	3 230
1943—1944		
Траулеры «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Гага», «Топорок», «Палтус»; всего 6 единиц	6 885	3 910
1945		
Траулеры «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Гага», «Топорок», «Палтус»; Сейнеры, 8 шт. всего 14 единиц	8 325	5 110

Примечание: в таблице указано количество плавединиц, входивших в состав предприятия на конец текущего года. Изменения судового состава в течение года не отражены.

Результаты работы Морлова в 1936—1945 гг.

Год	План, ц	Факт, ц	% выполнения
1936	12 000	6 445	53,7
1937	16 000	9 274	58,0
1938	43 000	3 454	8,0
1939	52 500	5 283	10,1
1940	46 000	19 517	42,4
1941	43 400	23 200	53,5
1942	32 450	33 861	104,3
1943	36 100	44 061	122,0
1944	60 500	61 300	101,3
1945	40 000	34 500	86,3
Всего:	—	240 895	—

2. КРАТКАЯ ХРОНОЛОГИЯ ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ ИЗ ИСТОРИИ БАОЛ — МОРЛОВА. 1936—1945

1936

19 января начальник АКО подписал приказ № 31 об организации при Карагинском рыбокомбинате Базы активного опытного лова (БАОЛ). Ее начальником назначен П. М. Макштас.

Весной и летом комплектовался персонал базы, люди учились шить орудия лова и работать с ними.

8 августа в Петропавловск пришли построенные в Японии деревянные дрейфтеры «Ударник» и «Стахановец». В сентябре прибыли сейнеры «Авача» и «Виллой». Прошли первые пробные зачеты в Авачинском заливе.

8 октября все суда вышли из Петропавловска в район Олюторского рыбокомбината. Первую промысловую экспедицию БАОЛ возглавили сотрудник Рыбного управления АКО И. А. Гольдберг и П. М. Макштас.

25 октября база получила рыбопромысловые разведчик «Сатурн», «Нептун», «Юпитер».

Улов БАОЛ в 1936 г. составил 6 445 ц, то есть 53,7 % планового задания. Причиной невыполнения стало позднее начало промысла ввиду задержки прибытия судов.

1937

Май. Началась весенняя путина в Авачинской губе. В ее ходе поймали 259,8 ц сельди. В последующие годы лов с крупных судов в Авачинской губе был запрещен.

Июль. В Камчатском заливе флотилия БАОЛ добыла 513 ц нерки, кеты и трески.

Сентябрь. Промысел переместился в Олюторский залив. В этом месяце здесь добыли 93,2 ц сельди.

Октябрь. Сейнер «Виллой» под командованием капитана А. Е. Миронова за один заход в Олюторском заливе поднял 694 ц сельди. Все пять судов в октябре добыли 8 132 ц.

Улов БАОЛ за 1937 г. составил 9 274 ц. Наиболее удачно сработала «Ава-ча», добывшая 3 710 ц и оказавшаяся единственным судном, выполнившим задание. Заключение о деятельности предприятия гласило: «Признать хозяйственную деятельность БАОЛ за 1937 г. совершенно неудовлетворительной. Отметить, что руководство БАОЛ не боролось за выполнение плана, вследствие чего план выполнен только на 57 % при износе орудий лова на 42 %».

1938

Февраль. БАОЛ получил с «наличными командами, составом и вооружением, согласно представленным актам», стальные паровые рыболовные траулеры «Буревестник», «Восток» и «Дальневосточник».

16 марта Наркомрыбпром СССР установил БАОЛ плановое задание на 1938 г. в объеме 43 000 ц.

Май. В штат предприятия введена должность заместителя директора по политической части. 13 мая им стал Х. А. Яровой. Директором базы назначили Р. М. Айунца.

Июнь. В Петропавловск из Владивостока прибыли два новых деревянных сейнера, получившие номера 1 и 2.

5 ноября БАОЛ приказом по АКО № 301-а переименована в Управление активного морского рыболовства АКО (Морлов).

Ноябрь. На промысел отправился траулер «Буревестник» — впервые камчатское предприятие приступило к активному морскому лову при помощи крупных паровых траулеров.

При плане 31 300 предприятие выловило всего 3 454 ц. Убытки за 1938 г. по Морлову составили 1,7 млн руб.

1939

Январь. В составе Морлова три разведчика, два дрейфтера, четыре сейнера и два траулера. Среднее списочное число работников 219 чел.

29 марта. Утвержден промфинплан Морлова с объемом добычи 52 500 ц, в том числе: сейнерами — 16 800, дрейфтерами — 2 700, траулерами — 33 000 ц.

20 мая разведчик «Сатурн» «в полной готовности для выхода в море» передавался ученым Камчатского отделения ТИНРО для изучения биологии лосося.

15 ноября на предприятии трудились 310 чел.: 198 рабочих, 73 инженерно-технических специалиста, 21 служащий, 9 учеников и 9 обслуживающих.

Из 52 500 тыс. ц, намеченных к вылову в 1939 г., Морлов добыл всего 5 283 тыс. ц или 10,1 %. На это оказало влияние отсутствие угля и жидкого топлива. На лов пришлось только 7 % бюджета эксплуатационного времени, на транспортные перевозки — 34 %. Остальное время заняли простои и ремонт.

Декабрь. Временно исполняющим должность директора Морлова назначен В. П. Нахабов.

1940

Январь. Предприятие приняло от ТИНРО паровой траулер «Лебедь», от Дальгосрыбтреста — траулеры «Гага» и «Топорок» и «Палтус».

1 апреля утвержден план добычи рыбы в объеме 46 000 ц, в том числе по промысловым судам: сейнеры — 17 600, дрейфтеры — 6 400, траулеры — 22 000. На лове должны были находиться всего два траулера из семи имевшихся («Гага» и «Топорок»). Пять судов («Восток», «Буревестник», «Дальневосточник», «Палтус» и «Лебедь») предполагались к использованию как транспорты.

Плановый списочный состав Морлова предусматривал 396 должностей: 230 рабочих, 109 инженерно-технических, 22 служащих, 20 обслуживающих и 15 учеников. Непосредственно на судах должны были трудиться 131 рядовой моряк, 65 лиц командного состава и к ним приравненных, восемь учеников.

12 июля экипаж сейнера № 2 (капитан Соловьев, неводчик Пинчук) впервые начал дневную добычу сельди. До этого ее ловили темными ночами, определяя перемещение косяков по фосфорическим вспышкам на поверхности воды.

12 августа пришло распоряжение Главвостокрыбпрома вернуть «Лебедь» ТИНРО во Владивосток.

Август. В должности исполняющего должность директора Морлова В. П. Нахабова сменил П. И. Мамонов.

7 сентября экипаж сейнера № 2 выступил с почином «За десятилетияшний улов сельди на каждый сейнер!» В ознаменование пятилетия с начала стахановского движения и двухсотлетнего юбилея Петропавловска рыбаки сейнера приняли обязательство до конца года добыть 10 000 ц. Выполнить намеченное не удалось из-за снятия судна на грузоперевозки.

14 ноября траулер «Дальневосточник» под командованием К. К. Берга был отправлен к месту аварии ледокола «Малыгин». Никого спасти не удалось.

23 ноября началась приемка построенного на базе Моховой берегового холодильника.

За год добыли 19 517 ц, что составило 42,2 % задания. Единственным судном, выполнившим и перевыполнившим его, стал дрейфтер «Ударник» (капитан Козинец).

1941

1 января Морлов имел 14 промысловых судов.

7 января Наркомрыбпром СССР назначил директором Морлова Г. Я. Ермошкина, «пионера круглогодичного лова на Каспийском море». Он получил задание наладить круглогодичную добычу рыбы и на Камчатке.

30 января утверждена производственная программа Морлова, предусматривавшая вылов 40 000 ц сырка.

15 марта в состав Морлова вошла база Моховая. Теперь Морлов стал предприятием с законченным циклом производства: в его рамках добыча объединилась с обработкой. В состав Морлова вошли: промысловый флот, засольный, копильный, колбасный, консервный, икорный, строительный цехи, холодильник, сельскохозяйственная ферма, коммунальное хозяйство.

22 июня началась Великая Отечественная война.

21 июля в распоряжение командира Петропавловской военно-морской базы переданы сейнеры «Авача» и «Виллой». Вскоре к ним присоединился дрейфтер «Стахановец».

2 декабря все рыбаки переведены «на положение состоящих на действительной военной службе».

План вылова рыбы 1941 г. был выполнен на 53,5 %: удалось добыть 23,2 тыс. ц. Организованный на базе Моховой экспериментальный консервный цех выработал первые 471 ящ. закусовых консервов.

1942

24 января организован «дивизион рыболовецкой службы» в составе траулеров «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Топорок» и «Гага». Его командиром стал Г. Я. Ермошкин.

17 февраля вышел приказ начальника АКО № 04 «О прохождении военно-морской подготовки личным составом дивизионов флота АКО».

29 мая на суда Морлова распространено действие Дисциплинарного устава и Устава службы на судах морского флота.

Июль. Помощникам капитанов по политической части (помполитам) присвоены должностные звания «политрук».

30 июля утвержден промфинплан с объемом добычи 32 450 ц.

Установленное задание выполнено на 104,3 %: добыто 33 861 ц. Наиболее эффективно действовал траулер «Топорок», выполнивший план на 158 %. Выработка одного работника выросла по сравнению с прошлым сезоном более чем в два раза (на 212,6 %). Впервые за семь лет существования БАОЛ — Морлова работу предприятия признали удовлетворительной.

1943

21 мая утвержден план добычи в объеме 36 100 ц.

31 августа 1943 г. на основании телеграфного распоряжения НКРП СССР приказом по АКО № 028 «немедленно по возвращении с моря... на ходу по акту» военным морякам передали сейнер № 2.

Сентябрь. Траулер «Буревестник» ушел на ремонт в США.

29 октября 1943 г. по приказу наркома А. А. Ишкова военные моряки начали «бездомездную» приемку сейнера № 1.

13 декабря предприятие получило от Главмуррыбпрома траулер «Палтус».

В 1943 г. план был перевыполнен по всем основным показателям: заготовка рыбы-сырца — на 122, выпуск пищевой продукции — 120, производство консервов — 118,8, приготовление собачьего корма — на 511 %. Улучшился и ассортимент продукции. Наиболее интенсивно в 1943 г. трудились экипажи «Буревестника» (капитан В. М. Неклюдов) и «Топорка» (капитан С. Г. Оводовский), выполнившие программу добычи рыбы на 166,8 и 150,9 % соответственно.

Предприятие завершило 1943 г. с убытком в сумме 545 тыс. руб. против планового 3 477 тыс. руб.

1944

20 января траулер «Топорок» добыл 720 ц рыбы. Такой результат оказался достигнут впервые.

30 января одна из вахт «Топорка» подняла 175 ц. Это вновь был небывалый ранее улов.

В течение первого квартала траулеры неоднократно достигали рекордных уловов. Лидировала «Гага», выполнившая план квартала на 305 %. Максимальный суточный улов этого траулера составил 1 150 ц, «Востока» — 1 200 ц.

12 мая утвержден промфинплан, предусматривавший заготовку 60 500 ц рыбы и морского зверя.

Сентябрь. На траулерах введен «институт юнг».

План 1944 г. был выполнен на 101,3 %, несмотря на то, что флот использовался на промысле только 35 % времени. Этому способствовала самоотверженная работа экипажей зимой в условиях тяжелой метеообстановки и хорошая всесторонняя подготовка к промыслу. В результате траулер «Топорок» (капитан Неклюдов, тралмастер Попов, старший механик Анкур) выловил 18 034 ц, выполнив план на 138,7 %, траулер «Гага» (капитан Иванов, тралмастер Токарев, старший механик Мамонтов) при плане 9 000 поймал 12 273 ц, то есть 133,4 %.

1945

14 января траулер «Буревестник» под командованием капитана П. М. Иванова в районе Озерной добыл 910 ц. Всего в течение четырех дней января судно взяло 2 500 ц.

18 июля началась передача дел предприятия новому директору А. Я. Думенко. Г. Я. Еρμοшкина Наркомрыбпром отозвал с Камчатки в свое распоряжение. Вскоре директором Морлова стал В. С. Кириллов.

9 августа на территории Камчатской области введено военное положение.

10 августа в Морлове организована команда противовоздушной обороны, введена светомаскировка.

17 августа в составе сил десанта на Курильские острова из Петропавловска отправились траулеры «Буревестник» и «Дальневосточник» под командованием П. М. Иванова и К. К. Берга. Рыбаки показали на островах образцы мужества и героизма, непосредственно участвуя в боевых действиях.

Сентябрь. «Буревестник» доставил с островов в Петропавловск трофейный груз. В конце месяца из Владивостока в Петропавловск пришел караван из восьми новых деревянных сейнеров, построенных на Владивостокской судовой верфи.

Октябрь. АКО реорганизовано в Камчатский государственный рыбопромышленный трест (КГРТ). Теперь Морлов АКО стал именоваться «Управлением Морского рыболовства КГРТ».

В 1945 г. Морлов должен был заготовить 40 000 ц. Установленный план выполнили на 86,3 % (34 500 ц). Траулеры большую часть года занимались

перевозкам и в силу изношенности в прошлые годы стояли в ремонте, отвлекались на выполнение заданий воинского командования в период боевых действий между СССР и Японией, а также после них.

3. БИОГРАФИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ О НЕКОТОРЫХ РАБОТНИКАХ АКОФЛОТА И БАОЛ — МОРЛОВА

Алешкин Павел Егорович, капитан дальнего плавания. Родился в семье потомственного астраханского рыбака. В 1936 г. с первыми промысловыми судами БАОЛ прибыл на Камчатку. Два года работал на дрейфтере «Ударник», участник первых Олюторских сельдяных экспедиций. Затем семь лет трудился тралмастером на траулерах «Буревестник» и «Восток». После Великой Отечественной войны окончил курсы судоводителей, работал вахтенным и старшим помощником капитана траулеров «Буревестник», «Гага», «Палтус». В 1947 г. капитан сейнера № 2, дрейфтера «Стахановец». В 1950 г. окончил Школу усовершенствования кадров командного плавсостава, в 1953 г. капитан СРТ «Полярник». Выступил с инициативой выполнения за год двух годовых планов. Данное слово сдержал: первый план взят 5 марта, второй — 18 декабря, а до конца 1953 г. добыто еще 1 721 ц. Награжден орденом Ленина. В 1957 г. стал Героем Социалистического Труда. В 1966 г. командовал СРТМ 8-414.

Барботько Григорий Акимович, капитан дальнего плавания. Родился 8 января 1902 г. В АКО трудился с 21 февраля 1929 г. в должности второго помощника капитана парохода «Ламут», принимал его в Сизтле (США). Непрерывно работал на судах АКО и Камчатрыбпрома до 21 января 1960 г. С декабря 1931 г. — капитан парохода «Эскимос», впервые осваивал зимние рейсы на Камчатку. Будучи капитаном пароходов «Эскимос» и «Чавыча», выполнял экспедиционные рейсы в самые тяжелые в навигационном отношении районы, куда до 1936 г. зимой суда не ходили. За перевозки грузов на пароходе «Орочон» в годы Великой Отечественной войны 23 августа 1943 г. награжден орденом Трудового Красного Знамени. За участие в Курильской десантной операции 22 октября 1945 г. награжден орденом Красной Звезды. «Будучи капитаном танкера “Максим Горький” снабжал легким топливом корабли ВМФ непосредственно в районе их боевых действий, следуя за ними по мере их продвижения на юг от Первого пролива вдоль Курильских островов». Член ВКП(б) с 1945 г. За годы работы многократно поощрялся различными наградами: 12 января 1945 г. награжден знаком «Отличник Наркомрыбпрома», 27 декабря 1954 г. — орденом Ленина. Имел благодарности наркома пищевой промышленности А. И. Микояна, занесен в Книгу Почета Тралфлота Камчатрыбпрома. В 1950 г. присвоено персональное звание «капитан флота рыбной промышленности 1-го ранга».

Башкирцев Александр Осипович, капитан дальнего плавания. Родился 16 октября 1925 г. С 1936 г. в АКОФлоте — матрос, боцман парохода «Оро-

чон». В 1945 г. на пароходе «Шорс» принимал участие в Курильской десантной операции. В 1950 г. окончил курсы судоводителей, младший штурман, старший помощник, с 1961 по 1976 г. — капитан танкера «Баргузин», пароходов «Петр Соловьев», «Пятрас Цвирка». Награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За доблестный труд» в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Занесен в Книгу Почета Тралфлота Камчатрыбпрома. Умер 5 июня 1980 г. во Владивостоке.

Берг Карл Карлович, капитан дальнего плавания. Родился в 1890 г. в Приморье. Отец финн, мать шведка. Рано осиротел. В 1911 г. окончил на «казенном коште» Владивостокское училище дальнего плавания, уехал в Австралию на строительство железной дороги. В этом же году поступил матросом на финский барк «Процион». С 1912 г. — матрос на английских пароходах. В 1916 г. вернулся во Владивосток, работал в Добровольном флоте. С начала 1930-х гг. — помощник капитана на судах АКОфлота. В августе 1943 г. награжден орденом «Знак Почета» за «образцовое выполнение заданий правительства по снабжению Красной Армии и специальных заданий командования Красной Армии». В начале 1940-х гг. — капитан паровых траулеров Морлова АКО, затем вновь капитан на судах АКОфлота. Участник Курильской десантной операции. На Камчатке трудился до выхода на пенсию до середины 1950-х гг. После этого жил в Кисловодске. Дата и место смерти не установлены.

Винтовкин Дмитрий Романович, старший механик. Родился в 1912 г. В 1930 г. после окончания мореходной школы направлен в АКО. В 1940 г. старший механик парохода «Анатолий Серов», где проработал 27 лет. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, знаком «Отличник рыбной промышленности». Умер в июне 1991 г.

Войтенко Василий Тимофеевич, капитан дальнего плавания. Родился 1 апреля 1903 г. во Владивостоке в семье рыбака. В 1931 г. закончил судоводительское отделение Владивостокского морского техникума. Член ВКП(б) с 1927 г. На Камчатке с 1941 г. в должности капитана парохода «Ительмен». Умер 3 января 1960 г.

Павел Алексеевич Глинский, капитан дальнего плавания. Родился в 1912 г. В середине 1935 г. — старший помощник капитана на пароходе «Чавыча». Осенью 1935 г. исполнял обязанности капитана траулера «Буревестник», в конце 1939 г. плавал старшим помощником капитана на пароходе «Орочон». В 1943 г. «выдвинут на руководящую работу» — капитаном парохода «Коккинаки». В конце 1944 г. командовал «Симой». За участие в высадке десанта на Курильские острова награжден орденом Красной Звезды. С конца 1950-х гг. жил во Владивостоке.

Дудник Александр Игнатьевич, капитан дальнего плавания, один из старейших и известнейших дальневосточных моряков, организатор рыбной промышленности на Дальнем Востоке. Родился 12 сентября 1892 г. в г. Голая Пристань Днепропетровского уезда Таврической губернии в семье потомственного

черноморского морехода. Рано остался без родителей. В 1905 г. окончил Голопристанское народное училище, в 1911 г. — Голопристанскую мореходную школу со свидетельством штурмана малого плавания. Одновременно с учебой работал юнгой, матросом на черноморских парусных судах. С января 1914 г. трудился на Дальнем Востоке на охранных судах. В марте 1917 г. окончил Владивостокское Александровское училище дальнего плавания. С 1922 по 1927 г. — капитан парусно-моторной шхуны «Св. Михаил», позже переименованной в «Наркомпрод Брюханов». С 1928 г. — капитан первого советского плавучего завода «Первый краболов», с 1932 г. — капитан-директор первой советской китобойной флотилии «Алеут». Член Консультативного совета Наркомснаба СССР. За заслуги в развитии рыбной отрасли 1 августа 1936 г. награжден орденом Ленина. В 1938 г. незаконно репрессирован, но в январе 1940 г. освобожден и полностью оправдан. С 1940 г. капитан на судах АКОфлота. В июле 1944 г. — капитан рефрижератора «Комсомолец Арктики», затем капитан-директор парохода-рыбозавода «Пищевая индустрия». В 1945 г. откомандирован в распоряжение Наркомрыбпрома СССР, с 1946 г. — в Главкамчатрыбпроме. В декабре 1950 г. присвоено персональное звание «капитан флота рыбной промышленности 1-го ранга». В 1952 г. из-за травмы переехал на материк. Последние годы жизни провел в Крыму, где умер в 1973 г.

Евстафиади Илья Григорьевич, один из первых моряков, родоначальник камчатского тралового флота. Родился в 1914 г. в Керчи, в греческой семье. Рыбачить начал с малых лет. С 1934 г. трудился на Камчатке в Микояновском рыбокомбинате. В 1935 г. окончил курсы судоводителей-двухсоттонников в Петропавловском порту, назначен капитаном флота Кировского рыбокомбината. С 1936 г. — неводчик БАОЛ на дрейфтере «Ударник». В 1938 г. награжден знаком «Отличник Наркомрыбпрома». В 1940 г. — капитан дрейфтера «Ударник». Осенью 1943 г. «Ударник» столкнулся с военным тральщиком «Трос» и затонул. И. Г. Евстафиади приговорили к трем годам тюремного заключения с отправкой на фронт в действующую армию. В конце 1944 г. ранен в бою, после лечения в начале 1945 г. комиссован, вернулся на Камчатку, снова поступил в Морлов. Летом 1947 г. окончил курсы штурманов. Капитан буксира «Кашалот», в зимнее время — капитан траулера «Гага». В марте 1953 г. умер в районе промысла от сердечного приступа.

Ермошкин Георгий Яковлевич родился в 1904 г. в селе Бахмир Астраханской области в семье потомственного рыбака. Работал матросом, литейщиком на Астраханском судоремонтном заводе им. Третьего Интернационала. В 1926 г. получил диплом судоводителя-двухсоттонника. Служил в РККА, после демобилизации в 1929 г. направлен в числе «двадцатипяти тысячников» на коллективизацию рыболовецкого населения Прикаспия. В 1935 г. звеньевой колхоза «Большевик» Астраханского Рыбакколхозсоюза, один из пионеров круглогодичного лова на Каспийском море. Награжден Почетной грамотой Рыбакколхозсоюза, орденом Трудового Красного Знамени. 1 сентября

1937 г. зачислен слушателем промышленной академии им. И. В. Сталина. В 1940 г. командирован на Камчатку с заданием наладить круглогодичный лов и здесь. Начальник Морлова АКО, в 1943 г. награжден орденом «Знак Почета». С Камчатки откомандирован в Ялту — осваивать новые способы добычи, потом работал под Калининградом, а с 1953 г. снова на Камчатке в должности флагманского капитана-наставника.

Желудков Алексей Павлович, механик. Родился 5 октября 1911 г. в Благовещенске. Четырех лет от роду лишился отца, шести лет — матери. До пятнадцати лет воспитывался в детдоме, потом пошел плавать учеником машиниста на суда Совторгфлота и Севморпути. В 1937 г. после демобилизации второй, затем старший механик на судах флота рыбной промышленности. В 1939 г. вступил в ВКП(б), с 1954 г. трудился в аппарате УТРФ. Умер 15 апреля 1974 г.

Зинченко Иван Дмитриевич, старший механик. Родился в 1908 г. на станции Прилуки Полтавской губернии в многодетной семье железнодорожника. Трудиться начал батраком в кубанской станице. В девятнадцать лет стал рабочим-слесарем, затем стал судомехаником. На судах АКОфлота с 1939 г. — начинал на танкере «Максим Горький» Член ВКП(б) с 1947 г. За труд в годы Великой Отечественной войны награжден медалью «За трудовую доблесть». Скорострительно скончался 4 декабря 1961 г. в районе промысла на транспортно-холодильном судне «Елизово».

Иванов Павел Матвеевич, капитан дальнего плавания. Родился 20 августа 1908 г. Один из пионеров активного морского лова на Старой Аскольдовой банке в заливе Петра Великого. В рыбной промышленности Камчатки с 1931 г., после окончания Владивостокского морского техникума. Командовал буксиром «Кит», танкером «Максим Горький». В годы войны и позже — капитан паровых рыболовных траулеров. Скончался в мае 1960 г., похоронен в Петропавловске на Халактырском кладбище.

Кириллов Виктор Семенович. Один из организаторов рыбной промышленности Камчатки. Родился в 1908 г. Член ВКП(б) с 1930 г. На полуостров направлен в 1934 г. для работы в создаваемых политорганах рыбной промышленности. До 1940 г. заместитель начальника политотдела, с 1940 по 1944 г. директор Воровского, затем Митогинского рыбокомбинатов. В 1945 г. «в порядке укрепления кадров» назначен директором Морлова. С 1948 по 1962 г. директор Колпаковского, Большерецкого, Озерновского, Кихчикского и Октябрьского рыбокомбинатов. С 1962 г. заместитель начальника Камчатрыбпрома, в 1968 г. вышел на пенсию. Награжден орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». Умер 19 марта 1969 г.

Киселев Павел Дмитриевич, капитан дальнего плавания. Родился в 1914 г. После окончания в 1934 г. Дальневосточного рыбного техникума направлен в АКОфлот. Первая должность — третий помощник капитана траулера «Буревестник». На этом судне «вырос» до старшего помощника, выполнял обязанности капитана. В 1938 г. штурман парохода «Ительмен», перед и в годы

Великой Отечественной войны — капитан парохода «Якут», награжден орденом Красной Звезды. В 1945 г. — капитан парохода «Чавыча», через год — заместитель, затем начальник Управления транспортного флота Главкамчатрыбпрома. В 1953 г. поступил в Высшую школу пищевой промышленности. В мае 1958 г. назначен начальником Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства. В 1971 г. вышел на пенсию, вскоре переехал в Приморье. Умер в 1996 г. на 83-м году жизни. Среди рыбаков и моряков Камчатки пользовался большим уважением как человек и как руководитель.

Козырев Геннадий Александрович, капитан дальнего плавания. Родился в 1914 г. В 1936 г. окончил Владивостокский моррбтехникум. Начал работу в АКОфлоте в должности штурмана буксира «Кит». В 1946 г. капитан парохода «Якут», на котором впервые зашел в устье реки Камчатки. В 1950 г. присвоено персональное звание «Капитан 2-го ранга флота рыбной промышленности». В 1954 г. начальник Управления транспортного флота Главкамчатрыбпрома. После объединения Тралфлота, Камчатрыбфлота и морского рыбного порта — заместитель начальника, а с 1964 г. начальник морской инспекции УТРФ. С 1971 г. на пенсии. Скончался 24 декабря 1983 г. во Владивостоке.

Коробов Карп Ильич, старший механик. Работать на флоте начал в 1912 г. В 1917—1922 гг. совершал трамповые рейсы между портами Северной и Южной Америки. С 1923 г. трудился в Добровольном флоте. В 1938 г. принимал участие в перегоне плавучего дока с Черного моря в Петропавловск. С 1939 г. старший механик лесовоза «Коккинаки», перегонял его на Камчатку. Во время Великой Отечественной войны трудился на пароходах «Коккинаки» и «Орочон». За отличную работу в 1941 г. награжден знаком «Отличник Наркомрыбпрома». В 1950 г. вышел на пенсию и уехал в Одессу.

Корочин Валентин Матвеевич, старший механик. Родился 29 мая 1915 г. в селе Капустин Яр Волгоградской области. Трудиться начал в 1932 г. С 1935 г. на Камчатке, ловец Митогинского рыбокомбината. С 1936 по 1939 г. служил в 60-м Камчатском морском пограничном отряде, после демобилизации с 1940 г. работал в АКОфлоте на пароходах «Щорс», «Коккинаки». С 1942 г. — кочегар и машинист на паровых траулерах Морлова. В 1954 г. окончил курсы механиков-дизелистов, второй, старший механик на промысловых судах «Алупка», «Каховка», «Кострома». Трудился в Тралфлоте до марта 1971 г., до выхода на пенсию. Награжден орденом «Знак Почета», медалями. Умер 3 марта 1990 г.

Косыгин Иннокентий Николаевич, один из первых матросов АКОфлота. Уроженец рыбацкой Сероглазки, в 1928 г. матрос теплохода «Охотск». В 1932 г. командирован в Италию для перегона во Владивосток траулера «Гага». С 1936 по 1945 г. трудился в БАОЛ и Морлове на паровых траулерах боцманом, трал-мастером, штурманом-практиком. В 1947 г. получил диплом штурмана мало-го плавания, вернулся в Морлов. С 1949 г. капитан парусно-моторных шхун Камчатрыбфлота «Актиния», «Энергия». С 1955 г. — капитан лихтера «Повенец». В 1965 г. вышел на пенсию, уехал в Вильнюс. Скончался в апреле 1978 г., похоронен на Вильнюсском кладбище.

Крайнов Иван Игнатьевич, механик. Родился в 1922 г. После службы в РККА пришел на ПСРВ. В 1941 г. начал работать на пароходе «Орочон» коچهгаром. После войны окончил курсы механиков третьего разряда, трудился на пароходе «Сима» четвертым и третьим механиком. В мае 1987 г. отметил 75-летие. Награжден орденом Трудового Красного Знамени и медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Кузнецов Александр Андреевич. На Камчатке с 1938 г. после демобилизации. Начал работу на траловом флоте поваром, затем матрос, неводчик, трал-мастер. После учебы в Школе усовершенствования кадров командного плавсостава получил диплом судоводителя. С 1952 г. капитан многих промысловых судов. В 1956 г. под его руководством экипаж СРТ «Север» добился всесоюзного рекорда — улова в 27 600 ц. В 1957 г. получил звание «Герой Социалистического Труда».

Ленда Мария Васильевна, сотрудник Владивостокской конторы АКО. Принята секретарем-машинисткой при дирекции АКО 30 апреля 1930 г. В начале 1970-х гг. — старший инспектор морского агентства Камчатрыбпрома во Владивостоке. Проработала на одном рабочем месте более полувека. Скончалась 18 октября 1981 г.

Макитас Петр Мартынович. Первый руководитель камчатского тралового флота. Родился в 1909 г. Начал трудиться в рыбной промышленности в 1928 г. В 1931 г. после окончания Владивостокского моррыбтехникума прибыл на Камчатку. Принимал участие в организации первых рыболовецких артелей в Корякском национальном округе. В 1932 г. «выдвинут» на руководящую работу: назначен заведующим базой Митогинского рыбокомбината, затем — помощником управляющего Олюторским рыбокомбинатом. В начале 1936 г. — инструктор Рыбного отдела АКО, затем назначен директором БАОЛ. С 5 января 1940 г. — заместитель начальника АКО. Награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». Скончался 22 марта 1969 г. в Ленинграде.

Малкин Степан Васильевич, старший механик. Родился 12 ноября 1896 г. Трудовую деятельность начал в 1911 г. учеником слесаря. С 1915 по 1925 г. служил в военно-морском флоте, в 1918 г. участвовал в героическом «Ледовом походе» Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт. В АКОфлоте с 1938 г., бессменный старший механик парохода «Якут». Награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Мамонтов Александр Елисеевич. Родился 22 ноября 1911 г. в селе Ольгино Ольгинского района Приморского края. Трудиться начал в 1931 г. Прибыл на Камчатку на буксире «Кит» в сентябре 1935 г. Сделал несколько рейсов по побережью, потом был вынужден возвратиться во Владивосток. Вернулся на Камчатку в конце 1930-х гг. Перед и во время Великой Отечественной войны работал на траулерах «Восток», «Гага». Стоял у истоков флотского судоремонта. Организовал ремонтную бригаду, в которой был мастером и нормировщиком. Эта бригада положила начало заводу «Фреза». А. Е. Мамонтова

называли «крестным отцом» судоремонтной базы «Красноярск». В 1951 г. — начальник механических мастерских, заместитель директора завода «Фреза». С 1961 г. в Тралфлоте в должности группового механика. 1 сентября 1969 г. вышел на пенсию. Наставник молодежи, отличник рыбной промышленности, ветеран труда. Умер в феврале 1988 г.

Миронов Александр Ефимович, капитан дальнего плавания. Родился 21 ноября 1899 г. На Камчатку впервые попал в 1909 г. на лососевый промысел, который арендовал его отец. В 1919 г. окончил гимназию во Владивостоке, учился в университете, но в 1921 г. перевелся в Училище дальнего плавания, вскоре ставшее Владивостокским морским техникумом. С 1925 г. служил в пограничной флотилии. В АКОфлоте с 11 января 1934 г. в качестве старшего помощника капитана парохода «Ительмен». С декабря 1936 г. капитан флота БАОЛ, в 1937 г. одновременно капитан сейнера «Виллой», на котором осенью 1937 г. за один заход в Олюторском заливе выловил 800 ц сельди. В годы Великой Отечественной войны совершал рейсы в США. Командовал пароходами «Сима», «Ительмен», «Орочон». В середине 1960-х гг. перевелся во Владивосток, капитан теплохода «Яна», затем лоцман рыбного порта, капитан на судах в ремонте. В преклонном возрасте ушел на пенсию. Умер 2 января 1989 г.

Моисеев Алексей Николаевич, капитан дальнего плавания. Родился 17 марта 1910 г. в крестьянской семье в селе Спасское Спасского района Новосибирской области. В 1926 г. окончил школу-семилетку, поступил учеником на почту. В ноябре 1926 г. назначен учителем и «ликвидатором» неграмотности, проработал в школе до 1928 г. В декабре 1928 г. переехал во Владивосток, вначале был безработным, затем получил направление в Дальгосрыбтрест матросом катера. С 1930 по 1932 г. матрос и боцман на пароходе Совторгфлота «Совет», совершил сложнейшее полярное плавание к острову Врангеля. В ноябре 1932 г. призван в военно-морской флот, служил старшиной катера. После демобилизации в декабре 1935 г. пришел в АКОфлот на пароход «Ительмен». По окончании курсов судоводителей-двухсоттонников — помощник капитана на пароходах АКОфлота «Колыма», «Коккинаки», траулере «Восток». В 1941 г. вновь призван на флот, служил на тральщиках и десантных судах, в августе 1945 г. принимал участие в высадке десанта на остров Шумшу, награжден орденом Отечественной войны первой степени. Демобилизован в 1950 г. в звании капитан-лейтенанта. В 1950-х гг. капитан СРТ Тралфлота, затем капитан-наставник службы мореплавания Тралфлота. В 1967 г. награжден орденом Ленина. В 1970 г. вышел на пенсию, поселился в г. Керчь. Умер в 1996 г.

Нахабов Владимир Петрович. Один из родоначальников камчатского тралового флота. Родился в 1909 г. На Камчатке с 1928 г. В 1930 г. мастер на Озерновском рыбокомбинате, после окончания Дальневосточного рыбопромышленного техникума в 1931 г. направлен в Карагинский рыбокомбинат, заместитель директора, директор комбината. В 1938 г. инженер добычи, затем исполняющий обязанности директора Морлова. В годы войны направлен

в ВМФ, после окончания войны трудился главным инженером, начальником отдела Морлова, заместителем начальника отдела добычи Главкамчатрыбпрома. Затем работал на различных должностях в системе Тралфлота. В 1977 г. вышел на пенсию. В 1957 г. награжден орденом «Знак Почета». Скончался 18 августа 1978 г.

Петухов Борис Сергеевич, капитан дальнего плавания. Родился в 1927 г. Начиная трудовую деятельность матросом на траулере «Топорок» в 1943 г. С 1952 по 1976 г. — капитан танкеров «Сунгари», «Максим Горький», парохода «Щорс» и других судов. С 1976 г. капитан-наставник службы мореплавания базы «Рыбхолодфлот». Подготовил много грамотных судоводителей. Имел ряд правительственных наград, благодарностей и ценных подарков. В 1950 г. присвоено звание «Лейтенант флота рыбной промышленности 1-го ранга». Умер 30 октября 1990 г. в Рязани.

Пронин Сергей Иванович, капитан дальнего плавания. Родился 20 марта 1913 г. Трудиться по найму начал с десяти лет. В 1929 г. поступил во Владивостокский рыбный техникум. По окончании в 1934 г. — четвертый штурман парохода «Ительмен». В 1937 г. — старший помощник капитана парохода «Якут», отмечен премией НКРП «За перевыполнение планов путины». В конце 1937 г. назначен капитаном «Ительмена». В 1939—1940 гг. трудился на транспортных судах в Архангельске. С 1940 г. — капитан танкера «Максим Горький». С началом Великой Отечественной войны мобилизован в ВМФ, старшина катера. В 1944 г. командирован в США и Канаду для перегона судов по ленд-лизу. В 1945 г. отправлен в Германию на прием трофейного судна. Два года находился на ремонте в Швеции. В Петропавловск вернулся в 1949 г., вновь капитан танкера «Максим Горький». С 1953 г. — главный капитан флота Камчатрыбпрома, в 1956 г. — капитан-наставник Тралфлота. Наладил ведение судовой документации, аттестацию плавсостава, судовое снабжение, несение вахтенной и пожарной службы. Перед начальством не лебезил, держался с достоинством. По этой причине, безупречно проработав тридцать лет, наградами был обойден. В 1970-х гг., после выхода на пенсию, жил в г. Ессентуки.

Рохлецов Иосиф Никандрович. Первый матрос камчатского тралового флота. Родился 18 марта 1908 г. Зачислен в БАОЛ в январе 1936 г., до этого трудился грузчиком в Петропавловском порту АКО. Проработал в БАОЛ — Морлове — Тралфлоте свыше трех десятилетий матросом-неводчиком и траловым мастером. В 1963 г. вышел на пенсию, но вскоре вновь вернулся на флот. Награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени (в 1946 и 1956 гг.), медалью «За трудовую доблесть». Умер 1 ноября 1982 г., похоронен в Петропавловске на Халактырском кладбище.

Рядченко Василий Моисеевич, механик. Родился в 1911 г. После окончания в 1931 г. Владивостокской мореходной школы работал на транспортных судах. На Камчатке с 1942 г., трудился механиком на судах Морлова, затем Тралфлота. В 1963 г. перешел на береговую работу на должность механика-наставника в механико-судовую службу Тралфлота. Награжден орденом Трудового Крас-

ного Знамени, медалью «За добросовестный труд» в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Умер 2 сентября 1994 г.

Скаврунский Евгений Иванович, капитан дальнего плавания. В 1930 г. окончил Одесскую мореходную школу, получил свидетельство штурмана малого плавания. В 1931 г. прибыл во Владивосток, поступил на зверобойную шхуну. Затем устроился в АКОфлот на пароход «Орочон» матросом первого класса. В конце 1941 г. командирован на суда ДВГМП, работал на линии порты США — Владивосток. В 1943 г. в АКОфлоте, старший помощник капитана парохода «Коккинаки». Долгое время трудился в службе мореплавания Камчатрыбфлота капитаном-наставником, несколько лет был капитаном учебного судна — баркентины «Горизонт». В последние годы трудился капитаном подменной команды. В мае 1977 г. Камчатрыбфлот, он же бывший АКОфлот, отмечал пятидесятилетний юбилей предприятия. Е. И. Скаврунского единодушно признали «ветераном номер один», наградили нагрудным знаком ветерана предприятия с таким же номером. Скончался в феврале 1984 г., похоронен во Владивостоке на Морском кладбище.

Томашевский Николай Артемович, один из пионеров активного морского рыболовства на Дальнем Востоке. В 1929 г. окончил школу рыбной промышленности, получив квалификацию «техник лова рыбы». С 1930 г. работал трал-мастером-инструктором во владивостокском Тралтресте. После его ликвидации в 1934 г. трудился на Камчатке в БАОЛе и Морлове. В 1940 г. назначен заведующим береговой базой Морлова Моховая. С августа 1941 г. занимал должности инженера по добыче рыбы, затем — начальника отдела добычи и главного инженера Морлова.

Щетинина Анна Ивановна, первая в мире женщина — капитан дальнего плавания. Родилась в марте 1908 г. В 1929 г. окончила Владивостокский Морской техникум. Работала матросом, рулевым, учеником штурмана на пароходах АКО «Тунгус», «Ламут», теплоходе «Охотск». Участвовала в перегоне траулера «Топорок» из Европы во Владивосток. В 1934 г. — старший помощник капитана «Эскимос», в 1935 г. — капитан парохода «Чавыча». В 1938 г. Анна Ивановна назначена первым начальником Владивостокского морского рыбного порта.

Великую Отечественную войну встретила на Балтике. В 1941—1946 гг. командовала транспортными судами на Дальнем Востоке, совершала рейсы в США за оборонными грузами. В 1950 г. окончила высшее инженерное мореходное училище в Ленинграде, работала в нем преподавателем, деканом судоводительского факультета. С 1960 г. — преподавала в ДВИМУ им. Г. И. Невельского, трудилась капитаном крупных судов. С 1977 г. — капитан-наставник Дальневосточного морского пароходства.

Автор ряда учебных пособий, воспоминаний «На морях и за морями». Награждена орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Отечественной войны, Красной Звезды, медалями. В 1978 г. присвоено звание «Герой Социалистического Труда». Скончалась в сентябре 1999 г.

4. ВОСПОМИНАНИЯ ВЕТЕРАНОВ АКОФЛОТА И БАОЛ — МОРЛОВА

«Работать на флоте — значит любить его» Из воспоминаний В. М. Корочина

...21-го мая 1935 г. я впервые увидел берега такой далекой в то время Камчатки. На пароходе «Волховстрой» прибыл в рыбный комбинат Митога Усть-Большерецкого района. Когда уезжал из родных мест — цвели яблони, а приехал сюда — здесь еще очень много снега. И вот именно это покорило меня и многих моих молодых и старших товарищей. Насколько же велика наша родина, что в одном конце ее наступает лето, а в другом — еще только проблески весны...

Проработав два года ловцом на ставных неводах, в 1936 г. был призван в Красную Армию, в 60-й Камчатский морской пограничный отряд, где прослужил до 1939 г., и после демобилизации вернулся в комбинат Митога. В июне 1940 г. пришел на комбинат пароход «Коккинаки», позже переименованный в «Петра Соловьева». Меня послали в бригаду по разгрузке из его трюмов разного хозяйственного, промыслового и продовольственного груза.

Заговорил со мной показавшийся обаятельным человек, сказавший, что возьмет меня работать на пароход, если желаю. Этого самого желания у меня было много, и я написал заявление в комбинат, чтобы меня отпустили на пароход, принадлежавший АКОФлоту. Мне дали «добро», и я принес это заявление тому человеку, который со мной заговорил, — старшему механику Карпу Ильичу Коробову. Пошли мы с ним к капитану Владимиру Никандровичу Соломко, который и принял меня в штат кочегаром второго класса.

С работой освоился быстро, легко сдружился с экипажем, и пошла моя морская жизнь. Второй механик Зосим Николаевич Алешко, третий Александр Николаевич Соколов и четвертый Иван Федорович Мицай прикрепили меня к хорошим кочегарам, и через три месяца я уже был кочегаром первого класса и неплохо держал пар.

Так мы и работали, ходили в разные концы нашей Камчатки. Однажды во Владивостоке Карп Ильич говорит мне: «Вот что, голубок (это была его добрая поговорка), сходи еще раз в экспедицию, а потом поедом в отпуск, и я тебе покажу Одессу». Хороший он был человек, я дал ему согласие поехать. В июне 1941 г. мы совершали рейс на западный берег Камчатки и сделали первый заход в Кихчикский комбинат. Встали под разгрузку, а 22 июня услышали страшное слово — «война».

Весь экипаж был готов выполнить все то, что от нас требовалось. Потом пароходы АКОФлота стали делать рейсы в Америку. Они доставляли оттуда разные грузы, необходимые в то время. К 1942 г. я, как и старые моряки, уже понимал, что в стране сложилась тяжелая обстановка, и трудовые люди нужны везде. Тогда я работал кочегаром на пароходе «Шюрс», на котором, как и на «Коккинаки», тоже были очень хорошие люди. Моим друзьями стали

Иван Крайнов и Дима Матюнин, старший машинист. Я очень благодарен Ивану Игнатьевичу за то, что он спас мне жизнь, когда я попал под напряжение 220 вольт. Он вовремя сумел выдернуть из моих рук переноску, которую я замкнул на себя.

Произошло это так. На «Щорсе» нужно было чистить топливные танки. Вот мы с Иваном взялись за эту работу и сделали ее отлично. За экономию очень дефицитного обтирочного материала и солярового масла получили благодарность от начальника АКОфлота Якова Марковича Драбкина. Мыли танки горячей водой, скатывая ее в баржу. Вот тут-то я и замкнул переноску на себя.

11 августа 1942 г. я перешел в Морлов, работал на паровом траулере «Буревестник», где мне тоже встретились хорошие люди: капитан Владимир Михайлович Неклюдов, старший механик Игнатий Игнатьевич Наркевич, кочегары Иван Сергеевич Баженов, Алексей Иванович Богушевич, Иван Петрович Минин и другие.

Ловили рыбу, людей было мало, поэтому нас переводили с одного траулера на другой. Мне пришлось работать с замечательными механиками, такими, как Александр Иванович Лесовой, Александр Елисеевич Мамонтов, о котором можно говорить очень много хорошего, так как он всегда интересы работы ставил на первое место. Он один из первых ветеранов БАОЛ, Морлова, и до ухода на заслуженный отдых был энергичным и справедливым. А еще был у меня друг — Андрей Васильевич Куличенко, с которым мы вместе работали и на траулере «Восток», и на траулерах «Буревестник», «Палтус», «Гага».

В военные годы мы трудились под лозунгом «Все для фронта, все для победы на врагом!» Был у нас и такой лозунг: «У нашей родины две традиции, и честь обеих нам дорога. Одна — отлично уметь трудиться, другая — умело громить врага». И мы отлично добывали рыбу, а ее нужно было очень много, потому что это был пищевой продукт.

Тралмастерами работали Павел Егорович Алешкин и Александр Андреевич Кузнецов, не считавшиеся ни с чем, обеспечивавшие орудия лова в любой мороз и непогоду. На судах всегда выходила стенгазета, в которой отражались успехи в работе и победы на фронте. Как-то раз я написал для газеты стихотворение. Все ребята хвалили меня, но оно, конечно, в литературном отношении слабовато, а в истине верно. В нем есть такие строки:

*Неспокойно, но счастливо жили мы мирно,
Создавая строительство в крае родном.
Но арийцы хотели поставить нас смирно,
А забыли вояки о главном одном:
Что советский народ — это бурное море!
Что с земли он не может своей отступить,
Что посыплется немцам на голову горе,
Что придется воякам назад удирать!*

Наши славные воины громили врага на всех направлениях, а мы с еще большим энтузиазмом трудились. Работа нас молодых, сильных духом, хотя очень трудно было с продовольствием, не угнетала, а наоборот, воодушевляла.

А тут и любовь пришла. Когда мы с Ниной Григорьевной решили пожениться, то поставили в известность старшего помощника капитана траулера «Восток» Якова Яковлевича Изаак. А тот в свою очередь доложил капитану Григорию Трофимовичу Ленскому, что и было зафиксировано в судовом журнале. И состоялась пышная свадьба. С промтоварами было очень сложно. У меня был костюм, и я отдал брюки своей Ниночке, чтобы она сшила себе из них к свадьбе юбку. Купили по очень высокой цене литр спирта, было и весело, и грустно от того что немцы нарушили нашу мирную жизнь и нам трудно. Но главное — была создана семья...

...В 1942 г., когда рыболовные паровые тральщики работали у мыса Сивучий и в заливе Камбальный, за два часа траления подъемы были до двух тонн, и это считалось хорошо, но зато краба было удивительно много и, причем, очень крупного. В каждом поднятом трале их было до 400—500 штук. Тогда возник вопрос: почему же мы, рыбаки, выбрасываем этого краба за борт как прилов, тогда как он считается деликатесным продуктом?

На западном побережье в то время работали несколько краболовов, и руководство Морлова договорилось о том, чтобы они принимали от нас пойманный краб. Пришло указание: весь краб укладывать на палубе штабелем панцирем вниз и сообщать краболову. Теперь за каждый подход на сдачу мы его сдавали по две-три тонны, и нам было отрадно на душе, что этот ценный продукт был использован по назначению.

А улов камбалы, как это я запомнил, увеличился в то время, когда траулер «Буревестник» вышел на большую глубину на траверзе Явино. Как обычно, мы прошли с тралом около часу и когда стали выбирать трал, то думали, что где-то за что-то зацепились. Но оказалось, что это никакой не зацеп, а просто в трале было неимоверно много рыбы, и мы вытащили одни обрывки, а весь трал оказался оторванным и оставленным на грунте. Мастера добычи Алешкин и Кузнецов кое-что пригодное из него взяли. Но когда вооружили новый (в то время на нерабочем борту был готовый трал), то уже стали с тралом идти пять минут, а иногда на стопор не брали, и при подъеме оказывалось 9—12 тонн. Таким образом, это время можно считать началом лова на Явинской банке.

А жизнь шла своим чередом... Наша победа была неизбежна, а отсюда и настроение поднималось, и работа шла споро. Тогда на наших судах не было ни киноаппаратов, ни магнитофонов, а имелись две гитары, мандолины, балалайки, баян, и находились такие товарищи, которые могли играть на этих инструментах. Так мы и работали и немного веселились.

В то время среди моряков была очень популярна песенка на мотив «Жил отважный капитан». Но только теперь это был не капитан, а отважный коче-

гар. Вот слова этой песенки, которую, кстати, по просьбе друзей, я иногда после вахты исполнял под гитару:

*Жил отважный кочегар,
Лазил в топку — в самый жар.
И в котле его бурлил гордый пар.
Раз пятнадцать он хворал,
Обжигался, угорал,
Но никто его на палубе не знал.

Лишь один машинист
Понукал его, заглядывая вниз.
Кочегар! Кочегар, не шутите,
Ведь в котле застынет кровь корабля.
Кочегар! Кочегар, пощадите,
Не то за рейс нам не заплатят ни рубля.

Но однажды кочегар
С горя выпустил весь пар.
И котел его остыл, как самовар.
Раз пятнадцать пароход
Повернул по воле вод,
И встревожился на палубе народ.

Позабыв про уют
Пассажиры из кают как запоют:
«Кочегар! Кочегар, не шутите,
Ведь в котле застыла кровь корабля!
Кочегар! Кочегар, пощадите,
Ведь без вас бессилен штурман у руля».*

Да и в самом деле, много зависело от того, какой кочегар стоит на вахте. Штурманский состав всегда вывешивал в столовой число пройденных миль, если это было на переходе, а также и во время лова: чья вахта сработала лучше. Так что кочегар был уважаемый человек. Я лично проработал кочегаром первого класса двенадцать лет, и за эти годы ни разу не упрекнули меня, что плохо держал пар.

Также были славные кочегары Андрей Васильевич Куличенко, Николай Андрющенко, Семен Баталов и много других товарищей. И все это было в тяжелые годы войны, в то время, когда в стране не хватало всего. А сейчас — дело совсем другое, сейчас все есть, и рыбак идет в море уже не на угле, а с мощными двигателями внутреннего сгорания, а котлы — котлы все на автоматическом режиме. Да что вспоминать то время, когда ход судна всецело зависел от качества угля и работы кочегара. А сейчас кочегар на твердом топливе на морском флоте малочисленен. Все это уже в прошлом. Мы, ветераны, помним те тяжелые времена, но отрадно и радостно за настоящее...

Апрель-октябрь 1977 г.

Из воспоминаний ветерана АКОфлота С. И. Пронина

В 1929 г. я поступил во впервые открытый на Дальнем Востоке Рыбный техникум на судоводительское отделение... В 1934 г., по окончании техникума, меня назначили на пароход «Ительмен» четвертым штурманом. В августе мы вышли в снабженческий рейс до Уэлена.

Будучи на вахте с четырех до восьми часов утра (стоял вахту за старпома), мы подходили к японским островам Риссири и Рефупири. Часов в шесть утра заметил дым на корме, на которой под брезентом находились импортные шведские спички для Севера. Сразу сообщил в машину: быть готовыми подать воду на корму, потом доложил капитану, чтобы он вышел на мостик, одного вахтенного матроса послал поднять палубную команду в кубрике на баке с боцманом и плотником. Сам поднял машинную команду на юте. Через шесть минут три ствола давали воду в очаг пожара, который потушили в считанные минуты (сгорело три ящика из двухсот). Причиной пожара стала переноска, протянутая к лагу через световой люк, который от вибрации винта перебил провод. При замыкании спички и загорелись.

Капитан объявил благодарность тринадцати членам экипажа за бдительность и умелые действия, а начальник экспедиции Дьяков премировал меня коричневыми полуботинками фабрики «Скороход». Все было сделано так быстро, что ни один пассажир не узнал, что под утро был потушен пожар.

В 1935 г. я был вторым помощником капитана на пароходе «Ительмен». Мы стояли под разгрузкой в Петропавловске. Как-то меня попросил зайти уполномоченный (фамилии не помню), который занимал отдельную комнату в управлении порта. Сначала он меня спросил, кто я и что я, как отношусь к Советской власти, что знаю о Ленине. Я ему рассказал, что, будучи пионером, был зачислен в отряд имени Рыкова и получил значок, покрытый целлулоидом, с изображением лица Рыкова. Мне он очень не понравился, и я начал просить, чтобы меня перевели в отряд имени Ленина (о нем мне много рассказывал отец, и я Ленина очень уважал). На меня даже не хотели обращать внимания, тогда я значок с Рыковым отдал отрядному, сказал, что я не буду пионером Рыкова и даже заплакал. После этого мне вручили значок с лицом маленького Ленина и зачислили в отряд его имени. С того времени я прочел много трудов Ленина, он и сегодня является моим идеалом.

Потом уполномоченный сказал мне, что у Советской власти много врагов за рубежом и дома. Допустим, тебе предложат вступить в какой-нибудь союз или партию, направленную на подрыв Советской власти. Ты можешь оказать нам помощь. Для этого ты должен подписать специальный документ. Я сказал, что если это произойдет, то я и без подписки сообщу, так как Советская власть — наша власть, ее создал Ленин, друг всех простых трудовых людей. Потом я ему возразил против анекдотов, считая, что человек, рассказывающий анекдоты, не является врагом, так как это часто происходит во время выпивки для красного словца, а на завтра он уже забыл его. В основном, анекдот процветал у руководства и у интеллигенции и, как правило, пересказанный с чужих уст.

Товарищ согласился со мной, но подписать бумагу все же уговорил. Жизнь прожита, но я так и не сообщил ни на кого, видимо, потому что вращался среди людей, преданных родине. Возможно, за то, что я был нем, мне пришили «ярлык»...

20 декабря 1936 г. на пароходе «Ительмен» мы вышли из Владивостока в Иокогаму на ремонт в связи с продажей Японии КВЖД. С окончанием ремонта в феврале 1937 г. капитан Якимов вызвал меня и поручил произвести отгрузку судового металлолома, скопившегося после ремонта, для продажи его по цене 12 иен за тонну. Баржу с металлоломом катер повел каналом для выгрузки на склад покупателя с одновременным провесом. Я, полисмен и хозяин на легковой автомашине отправились в Иокогама-док, где стояло судно. В центре города остановились у фруктового магазина, где хозяин купил три корзины разных фруктов для капитана, меня и полисмента. Потом мы подъехали к небольшому ресторану поужинать. Было много японских блюд и разных напитков. Мне казалось, что они хотят меня напоить. Нас обслуживала мило-видная японка, которая всячески хотела понравиться мне. Хозяин говорит: «Вы нравитесь барышне, и она Вас приглашает к себе. Здесь близко».

Я категорически отказался, заявив, что у меня есть семья, и попросил поскорее отвезти меня на судно, так как уже поздно. Можно было все удумать: либо они хотели овладеть деньгами, либо завербовать на свою сторону. Хозяин ушел из-за стола, видимо, куда-то звонить. Его не было минут тридцать, а потом он пришел и сказал, что можно ехать. По прибытии на судно я отчитался обо всем капитану, о случившемся в ресторане рассказал помполиту Сильянову. Последний был склонен думать, что меня пытались завербовать.

В конце сентября 1937 г. мы вышли на пароходе «Ительмен» на западную Камчатку. Рейс продолжался 66 суток, но из-за непрерывных штормов удалось выгрузить всего 70 тонн. Из-за окончания запасов угля и воды перешли в Петропавловск.

На западном побережье сложилась чрезвычайная обстановка: отсутствовало снабжение, продовольствие, не было топлива. Вербованные рабочие с северных комбинатов самовольно уходили пешком на юг. Капитана «Ительмена» А. В. Арсентьева сняли с судна, тогда процветала «ежовщина». Мне предложили принять «Ительмен» и готовиться к выходу на западную Камчатку. Я хотя и имел кое-какой опыт, но командовать таким судном, и тем более идти в зимний рейс до Ичи, было для меня очень сложной задачей, так как никогда до этого суда зимой побережья Камчатки не посещали. Неоднократно поднимал вопрос о назначении нового капитана, однако на мои просьбы никто не откликнулся, а наоборот, даже припугнули в органах. Старпомом мне дали П. Д. Киселева, его сняли с траулера «Буревестник». Мы были однокурсники по рыбному техникуму.

26 декабря вышли в рейс. Единственное, что меня успокаивало, это опыт зимовки в 1928 г. в селении Русь Соболевского района. Мы с отцом тогда сделали две поездки на собаках в Большерецк в январе и феврале, перевозили

груз в кооператив. Ночевали на комбинатах, там наблюдали, что вдоль берега тянется полоса воды. Сторожа рассказывали, что всю зиму преобладают северо-восточные ветра, которые отгоняют лед от берега. Но стоит ветру измениться, как лед подходит к берегу и образует нагромождение торосов, поэтому необходимо следить за состоянием льда и ветра.

Мой замысел оправдался. Используя северо-восточный ветер, мы быстро по кромке льда добрались до Ичи. Морозы были настолько сильные, что чистую воду у берега быстро схватило тонким льдом. Предупредили все комбинаты, чтобы они оббили борта кунгасов листовым железом. Где этого не сделали, кунгасы быстро выходили из строя.

В Иче мы взяли в освободившийся твиндек первых пассажиров. Со сменой ветра уходили подальше в лед, для этого беспрерывно следили за ветром и примечали подходящие полыньи, которыми пользовались при отходе от берега. Рейс проходил чрезвычайно сложно. Он продолжался шестьдесят суток. Мы сумели взять более тысячи пассажиров, выгрузить 3 600 тонн генерального груза и принять 700 тонн рыбопродукции. Когда подошли к Озерной, механик Сираш заявил, что уголь на исходе. Я лично проверил, действительно, его оставалось в обрез с запасом на трое штормовых суток. Погода стояла хорошая, выгрузка шла быстро, пришлось предупредить директора, что сможем простоять только до утра. Директор, видимо, был хорошо подготовлен, и к утру снял весь груз и посадил пассажиров.

Через сутки с небольшим мы вошли в Авачинскую губу и сразу встали в Ковш под бункеровку. И вовремя — к вечеру поднялся штормовой ветер. Встретили нас как победителей — с духовым оркестром. Всю команду премировали полумесячным окладом, а мне вручили значок «Отличник Наркомрыбпрома». Пережито в этот рейс было сполна, так как риск был огромный. Мы находились в полном неведении, что нас ждет впереди.

В Петропавловске сдал пароход «Ительмен» капитану Шашу, а сам пошел в отпуск. Мне исполнилось двадцать пять лет. Подошла пора подумать о семье. Во Владивостоке меня ждала невеста. Мои родители жили на Второй речке в самодельном глинобитном домишке. Как-то зашел к нам милиционер и предложил мне явиться с паспортом в милицию к начальнику. Начальник взял мой паспорт, перечеркнул в нем дальневосточную прописку и приказал мне покинуть пределы Дальнего Востока в десятидневный срок.

Во Владивостоке тогда творилось что-то ужасное. Ежедневно Дальний Восток покидали тысячи людей. Для вывоза организовали даже товарные вагоны, так как достать билет на пассажирский поезд было невозможно. За десять дней я не получил никакого ответа, за что меня выгоняют из родного дома. Стало не до свадьбы. Невеста согласилась поехать со мной, мне посчастливилось купить очередь на поезд, и мы выехали в Москву. Казалось, что там я сумею добиться справедливости. В Москве сумел добраться до начальника милиции Московской области. Он мне объяснил так: «Не трать нервы и средства, советую поселиться в Архангельске ближе к морю. Прой-

дет годик, не больше, и тебе разрешат вернуться домой. Это какая-то государственная ошибка».

В Архангельске начальник пароходства встретил меня доброжелательно: «Одесситов не беру, а дальневосточников беру с удовольствием». С ходу назначили старпомом на лесовоз «Иртыш», и мы ночью вышли в Мурманск. Жену поселил в гостиницу. Зимой, к январю, дали комнату в новом доме, кухня на две семьи.

Год в Архангельске мы прожили неплохо, появились друзья. Я освоил бассейн, мне даже предложили сдать документы на оформление визы в загранку, только вопрос: «За что?» меня продолжал мучить. В 1939 г. по совету сестры я подал заявление в краевое управление милиции Владивостока. Не прошло и месяца, как мы получили разрешение вернуться. Начальник пароходства пытался меня уговорить остаться, предлагал принять хорошее судно в должности капитана. Отпустил только после рейса в Онегу.

В мае уволился, а в июне мы прибыли во Владивосток на родину. При получении паспорта начальник милиции заявил мне, что произошла ошибка. «Считай, что у тебя ничего не произошло». Легко сказать, что ничего не произошло, нервы были подорваны основательно.

В 1940 г. меня назначили капитаном на танкер «Максим Горький» без перерыва стажа. Танкер был один на всю Камчатку, работы было — уйма. За год мы умудрились сделать двенадцать рейсов (четыре на западную Камчатку, три — на восточную, два — во Владивосток, два — на Сахалин и один в Анадырь)...

В январе 1941 г. при переходе из Владивостока в Петропавловск, подходя к Сангарскому проливу, стармех Рядченко доложил, что в упорном подшиппнике гребного вала обнаружили наждачный песок и глубокие насечки на вале. Мы проверили каждого человека, уточнили, когда это могло случиться. Договорились проявлять бдительность. Ближе к ужину старпом Нешевец доложил, что в солянке обнаружил битое бутылочное стекло. Проверка на камбузе подтвердила наличие стекла в кастрюле с солянкой, команде выдали сухой паек. Все было рассчитано, чтобы мы зашли в Японию, в порт Хакода-те. На борту находился явный враг. Все наши старания ни к чему не привели. С приходом в Петропавловск подал рапорт... в надежде, что органы займутся этим вопросом, но ничего подобного не произошло. Враг остался безнаказанным, а ведь это произошло накануне войны.

31 июля 1941 г., будучи на профилактике главного двигателя в мастерских Востокрыбоходфлота во Владивостоке, почти всю команду мобилизовали в ряды Тихоокеанского флота. У меня военного звания не было, определили старшиной второй статьи командовать военным катером ОСКК-018, принадлежащим СНИСУ. Мы обслуживали все посты в заливе Петра Великого. На катере, кроме меня, служили пять человек, а к 1943 г. осталось двое: я и моторист Рытников. Всех остальных отправили на фронт...

с 1931 года. Эскимотонавский же флот обслуживал Портназёр Торгового Портa, в который даже китайские парусные шаланды.

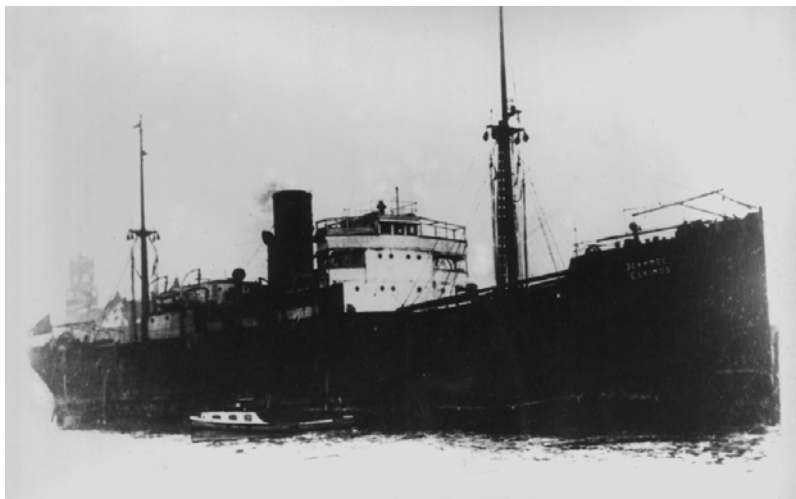
2) Побывал у капитана Морского Рыбного порта т. Ковтун, он сообщил мне, что Рыбный порт начал функционировать только с 1938 года, а на этом месте существовал 4-й район Морского Торгового Портa, куда я напосылал несколько раз, но результат отрицательный.

3) Два дня работы в Государственном Архиве Приморского Края (бывший Польский кастёл) дали свой результат, который и Надр (по моему мнению) руководствовался. Исторически о начале организации АКО флота, т.е. с 11-го апреля 1928 года (момент «взещения» судов Охотск, Чукотка). Архивные заверенные копии от 15-го февраля 1977 года Вам посылаю.

Фрагмент письма капитана А. Е. Миронова руководству Камчатрыбфлота от 20 марта 1977 г. с указанием даты, которую следует принять за начало деятельности АКО флота

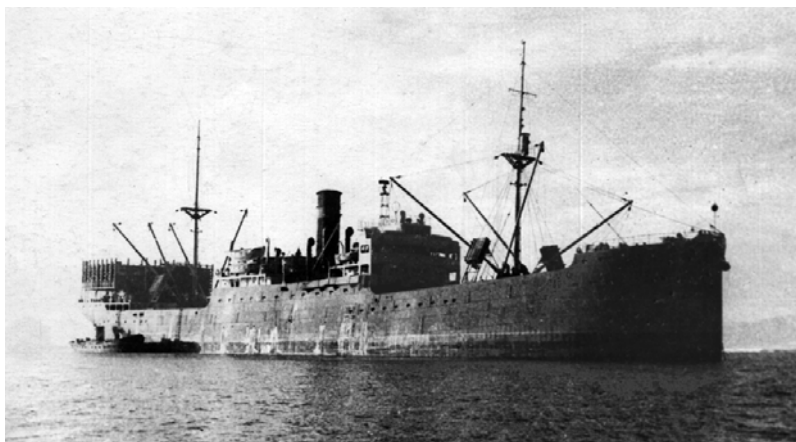


Первые транспортные суда АКО (слева направо): парусно-моторная шхуна «Чукотка», деревянный теплоход «Охотск» (1928 г.), пароход «Эскимос» (1929 г.). Петропавловск, 1930 г.



Пароход «Эскимос», прибыл на Камчатку в 1929 г.

Оттиск мастичной
печати парохода
«Орочон»



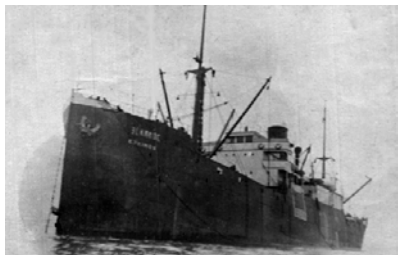
Пароход «Орочон», приобретен АКО в 1930 г.



Моряки «Орочона» и представители организаций Петропавловска



Пароход «Коряк», пришел в АКО
в 1930 г., позже краболов



Пароход «Эскимос»
в 1940 г.



«Якут» в районе Усть-Камчатска
в 1936 г.



Пароход АКОфлота на рейде
Петропавловска



Шхуна «Чукотка» в Петропавловске и на побережье Камчатки



Теплоход «Охотск» и члены его экипажа



Пожар «Охотска». Авачинская губа, сентябрь 1930 г.



Разгрузка парохода на лед Авачинской губы, начало 1930-х гг.
(из фондов музея КамчатГТУ)



Пароход подходит к мысу Сигнальному, начало 1930-х гг.
(из фондов музея КамчатГТУ)

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОБДИНИТЕСЬ.

Г Р А М О Т А

Исторический музей КамчатГТУ

Своевременная и качественная разгрузка паромов на острове САХАЛИН паромов, особенно в осеннее штормовое время являлось ответственной работой в деле освоения, заселения и социалистического преустройства острова.

Вы, дорогой товарищ, показали в этой трудной работе большую услугу, работая в ударном порядке на своем катере.

ЧРЕЗВЫЧАЙНАЯ ТРОЙКА ПО РАЗГРУЗКЕ ПАРОМОВ в Александровском порту ОБЪЯВЛЯЕТ ВАМ ВОЮ БЛАГОДАРНОСТЬ, премирует.

т. *Иванов, Борисов*
....., что и на вы были таким же ударным работником, каким показали в навигацию 1930 года.

Грамота выдана *Иванов* катера *Родан* тов. *Иванову*
Н.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ
ТРОЙКИ ПО РАЗГРУЗКЕ ПАРОМОВ:

Иванов
ОБЪЕДИНЕННЫЙ МОРОС
ОТДЕЛ "А" "О" *Иванов*

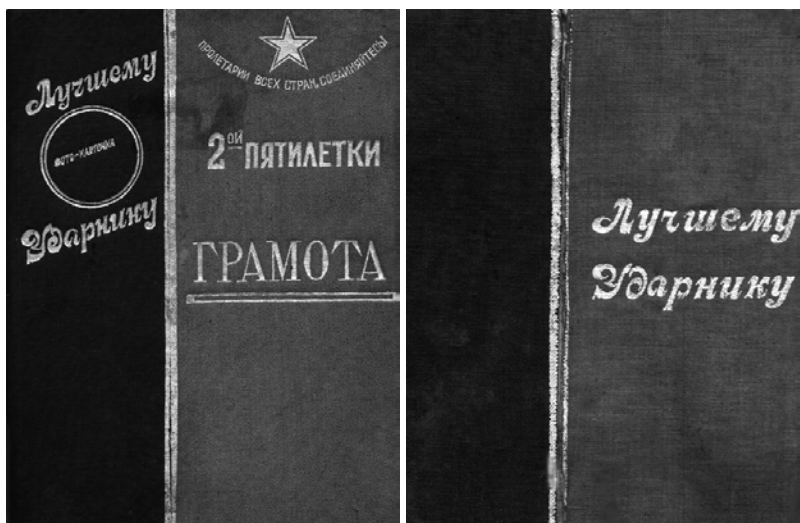
(ИМДТ)

(АХИДОВ)

20 января 1931 года.

гор. Александровск на Сахалине

Грамота за ударную разгрузку паромов в навигацию 1930 г.
(из фондов музея КамчатГТУ)



Обложки грамот «Лучшему ударнику», середина 1930-х гг.



Разворот грамоты «Лучшему ударнику»
(из фондов музея КамчатГТУ)



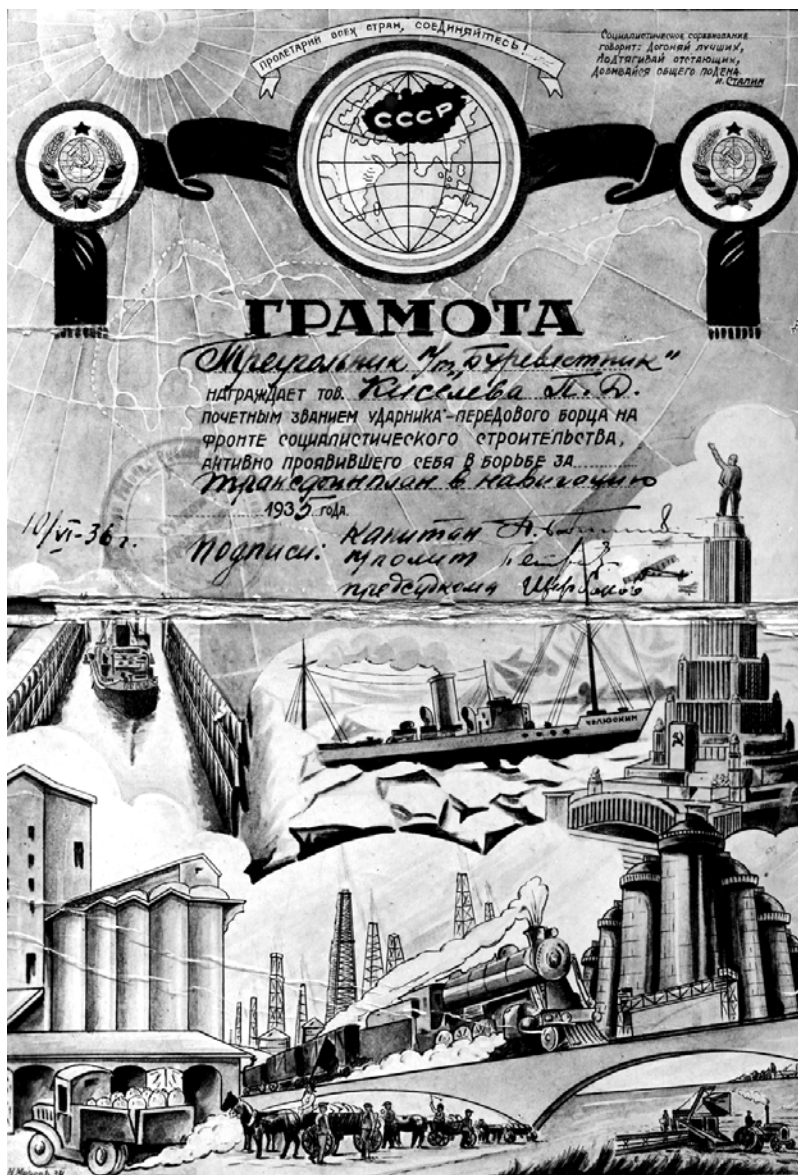
Грамота ударнику на фронте водного транспорта, 1932 г.
(из фондов музея КамчатГТУ)



Рукописная грамота ударника Петропавловского порта
П. А. Мельникова, 1934 г. (из фондов музея КамчатГТУ)



Моряки АКОфлота. Вторая половина 1930-х гг. Слева — П. Д. Киселев
(из собрания В. Д. Ершова, г. Москва)



Грамота ударника за навигацию 1935 г. П. Д. Киселева.
Выдана 10 июня 1936 г. (из собрания В. Д. Ершова)



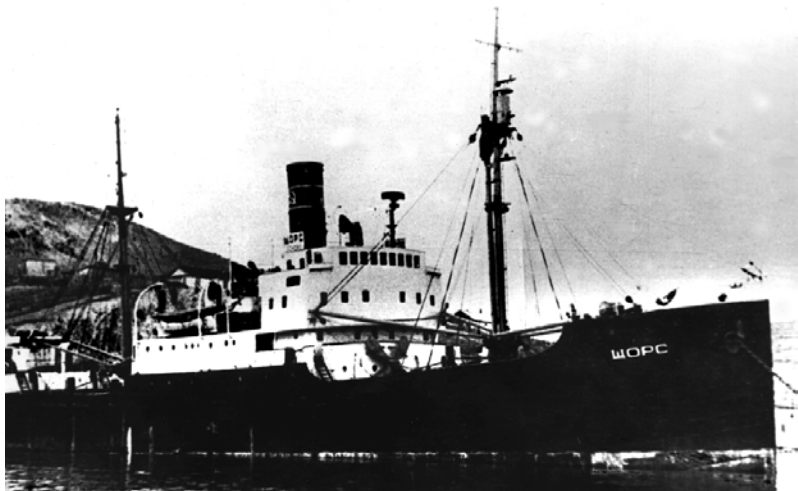
Пароход «Сима» у пирса в Петропавловске, 1936 г.
(из фондов ГАКО)



Танкер «Максим Горький» на рейде Сероглазки. Судно пришло
на Камчатку в 1937 г. (из собрания Г. Б. Рогозина)



Лесовоз «Коккинаки», пришел на Камчатку в 1939 г.
(из собрания Т. М. Кривоногова)



Пароход АКОфлота «Щорс». Это судно прибыло на Камчатку в 1938 г.



Экипаж парохода «Чапаев», 1940 г.
(из фондов музея КамчатГТУ)



Вид на Петропавловский Ковш
с мыса Сигнального, 1936 г.



Порт АКО зимой.
Конец 1930-х гг.



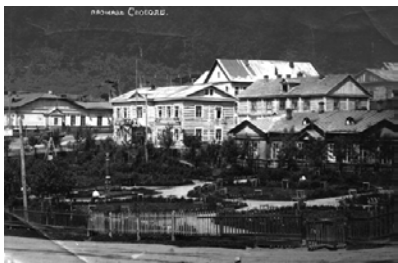
Управление АКО в 1940 г.



Зимний Петропавловск
в 1930-х гг.



Дом правления АКО в начале
1930-х гг.



Центр Петропавловска в 1940 г.



Вид на АКОград, конец 1930-х гг.



Пароход «Анатолий Серов». Прибыл на Камчатку в 1940 г.

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ МОРСКОГО ФЛОТА СССР

ДИПЛОМ

№ 1113

На основании Кодекса Торгового Мореплавания Союза ССР настоящий диплом на звание Капитана

дальнего плавания

выдан из Управления Владивостокского морского торгового порта

Павлу Дмитриевичу Киселеву

родившемуся 11 числа июня мес. 1914 года.

Где получил образование: Ожигинский Судовый Институт им. В. И. Ленина в Ленинграде, в 1933 г. в Владивостокском Особом Командировочном Кошете на Задании Команды на Дальний Восток.

На основании каких документов выдан диплом: Диплома от 1913, выданного Управлением Владивостокского морского торгового порта в 1936 г. и Диплома Инженера Дальнего Плавания в Судовом Институте им. В. И. Ленина в Ленинграде. Сроки службы в Восточном Порт Владивосток.

Подпись владельца диплома: [Подпись]

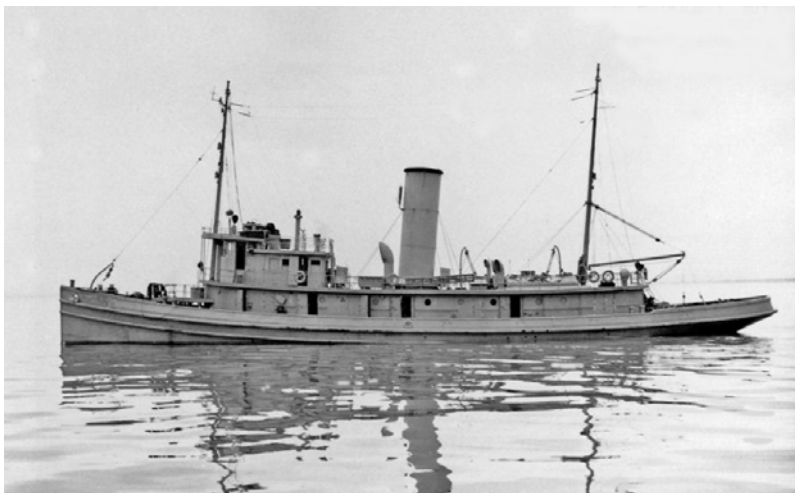
Начальник штаба: [Подпись]

Подписи должностных лиц, выдавших диплом: [Подписи]

. 28 - января 1942 г.

Тип. «Наука и Просвещение». Зак. 891

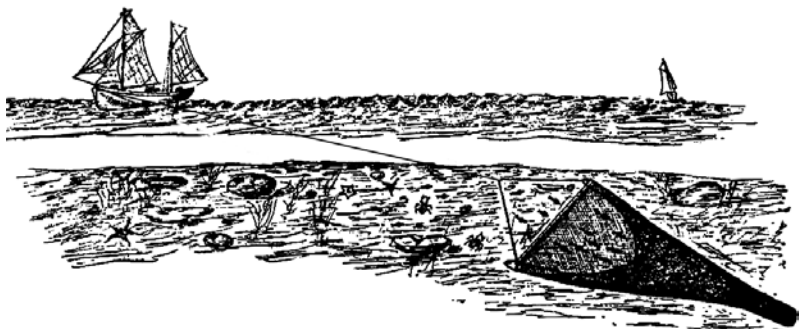
Диплом капитана дальнего плавания П. Д. Киселева, январь 1942 г.
(из собрания В. Д. Ершова)



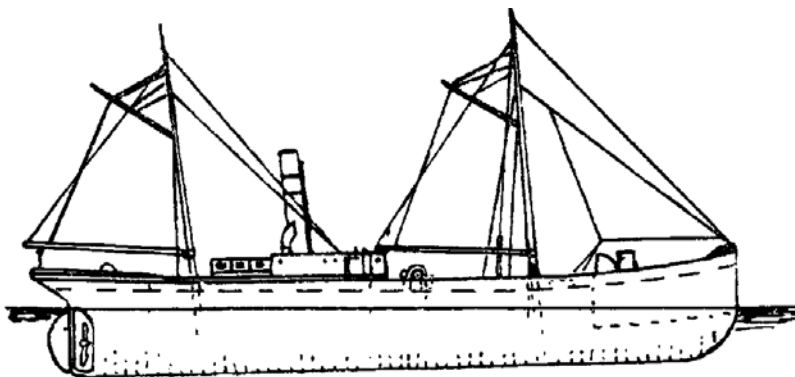
Паровой буксир американской постройки, родной «брат»
акофлотовского «Кашалота», 1944 г.



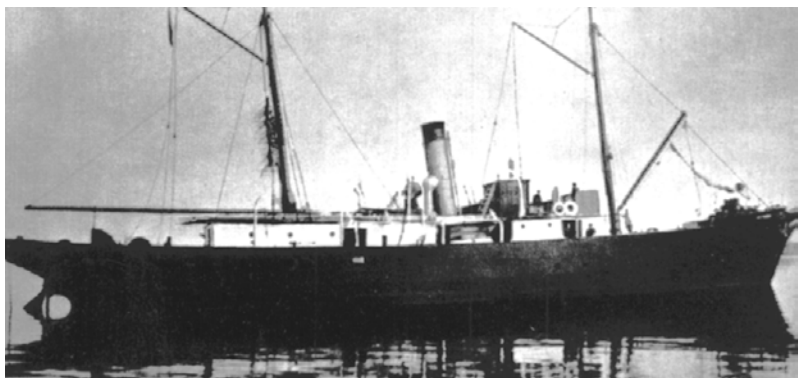
Остов буксира «Кашалот» в одной из бухт в окрестностях
Петропавловска. Фото И. В. Пономарева



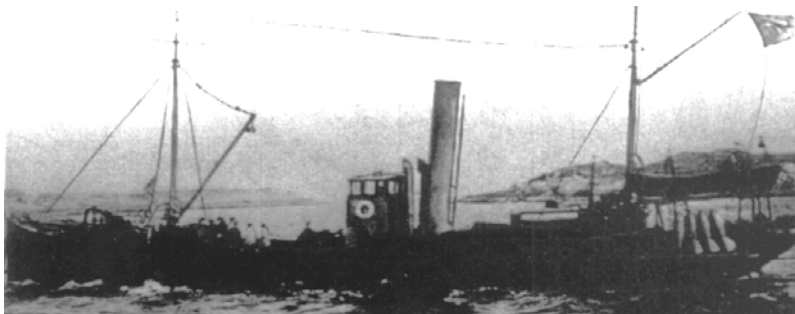
Лов бим-тралом с парусника, вторая половина XIX в. Траловые доски отсутствовали, трал раскрывался при помощи шеста



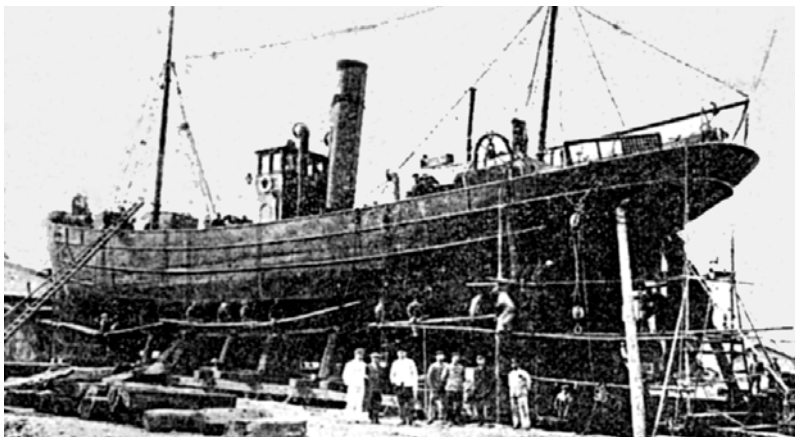
Паровой траулер для ловли бим-тралом, 1890-е гг.



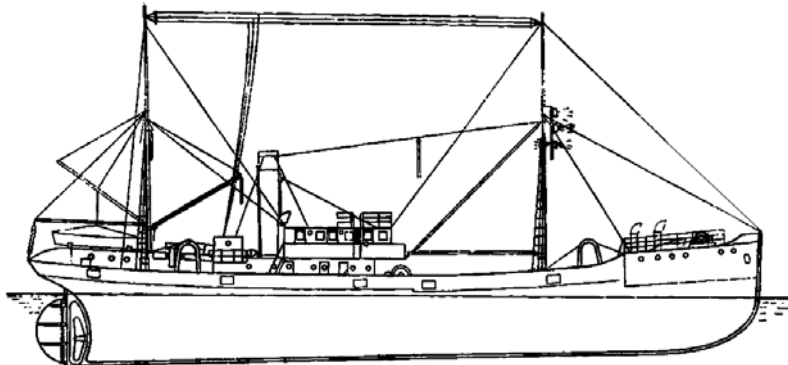
Отечественное опытное судно «Андрей Первозванный», 1899 г.



Один из первых русских траулеров «Север», начало XX в.



Траулер «Федя» перед отправкой на Камчатку, 1910-е гг.



Паровой траулер зарубежной постройки середины 1920-х гг.



Ручная выборка невода на кунгас. Западная Камчатка,
начало 1930-х гг.



Тресколовный кавасаки
(из фондов ГАКО)



Лов сельди закидными неводами
(из фондов ГАКО)



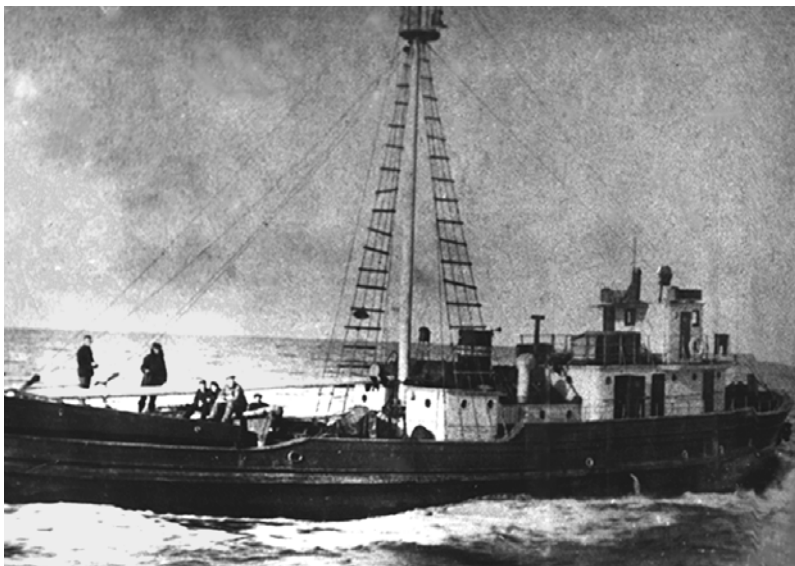
Строительство кунгасов на Ключевской верфи



Выгрузка улова сельди с кунгасов на берег
(из фондов ГАКО)



Разведчики и дрейфтеры БАОЛ в Ковше
Петропавловского порта



Сейнер БАОЛ «Авача»



Первый начальник БАОЛ
П. М. Макштас



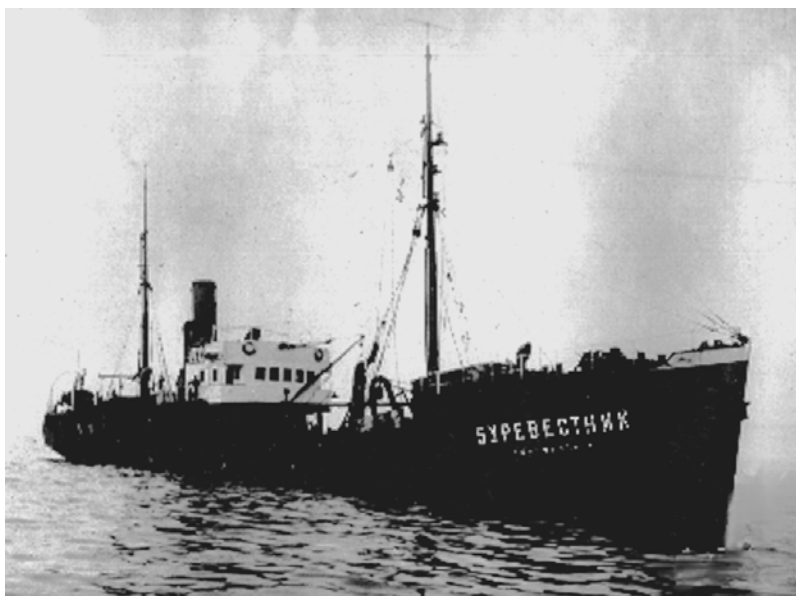
Инженер промышленного
рыболовства В. П. Нахабов



Один из первых капитанов БАОЛ
А. Е. Миронов



Парторг Морлова
П. И. Мамонов



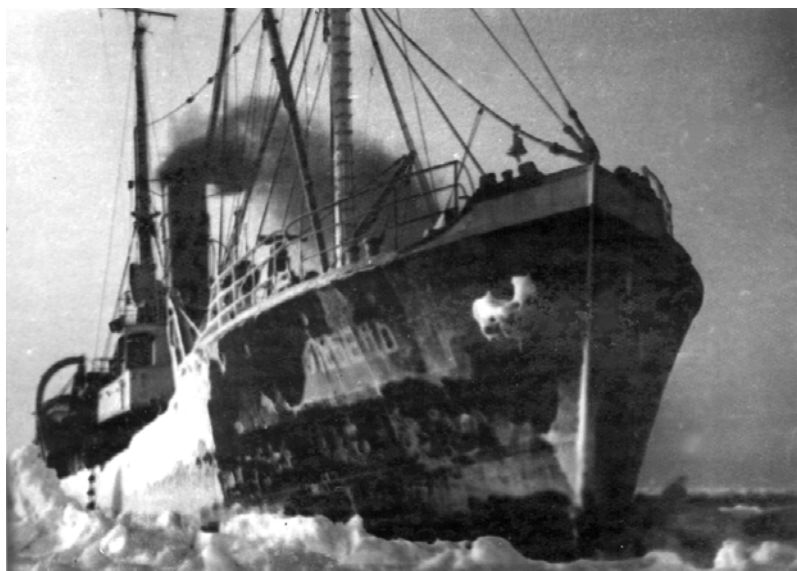
Паровой траулер Морлова АКО «Буревестник»



Паровой траулер Морлова АКО «Дальневосточник»



Траулер «Буревестник» во льдах



Траулер «Лебедь»



Строительство холодильника на базе Моховой



Паровой траулер «Баклан»



Удостоверение на право ношения знака «Отличник социалистического соревнования Наркомрыбпрома СССР» А. Е. Мамонтова. Январь 1941 г.

СВЕДЕНИЯ				О РАБОТЕ		
№ записи	Дата			Сведения о приеме на работе и увольнении	работу, перемещениях по (с указанием причин)	На основании чего внесен запис (документ, его дата и номер)
	Год	Месяц	Число			
1	2					
				Стане ра	боти двенадцать	5 окр. раб.
				м.м.		26 окр. раб.
1	1952	II	7	Мордов	Ано 2. Бек. раб. н.к.	
5	7	4	4	Н. Моравик	Р/н. "Восток"	м.м. № 36.
2	1939	VIII	5	Мерку. Брин	ст. мех. станки	м.м. № 131
				Белосергеевич	с. раб. 2 адм.	5/14/VIII/39
				представит. с. раб.	с 5/II/1985. С. раб.	Адм. раб. 5/3/41.
3	1941	IV	8	Кудряков с.	м.м. станки	
				Р/н. Тара	Бринг	А.м. 12/12/58
4	1941	VIII	1	Уолем, в. в. адм.	с. раб. в	м.м. 194
				раб. В.М. Флота	по. раб.	по. раб.
				Нат. айм. с. раб.		
				М.м. раб.		

СВЕДЕНИЯ				О РАБОТЕ	
№ записи	Дата			работу, перемещениях по (с указанием причин)	На основании чего введена запись (документ, его дата и номер)
	Год	Месяц	Число		
1	2			3	4
5	1948	II	11	Морлов ЗКАВ	
6	1948	IV	26	Возвращен из РККА в Ряз. Зап.	Приказ № 34
7	1948	IV	2	Назначен заместителем Морлова заместителем переводчика в управление НКВД	Приказ № 21 от 21/IV-48
8	1948	VI	3	Назначен заместителем Морлова ЗКАВ.	
9	1950	IV	24	Назначен заместителем Морлова заместителем переводчика в НКВД	Приказ № 156 от 24/IV-50

Листы трудовой книжки А. Е. Мамонтова с указанием даты призыва
в ВМФ и демобилизации в распоряжение Морлова АКО



А. Е. Мамонтов после мобилизации в ВМФ. 20 января 1943 г.



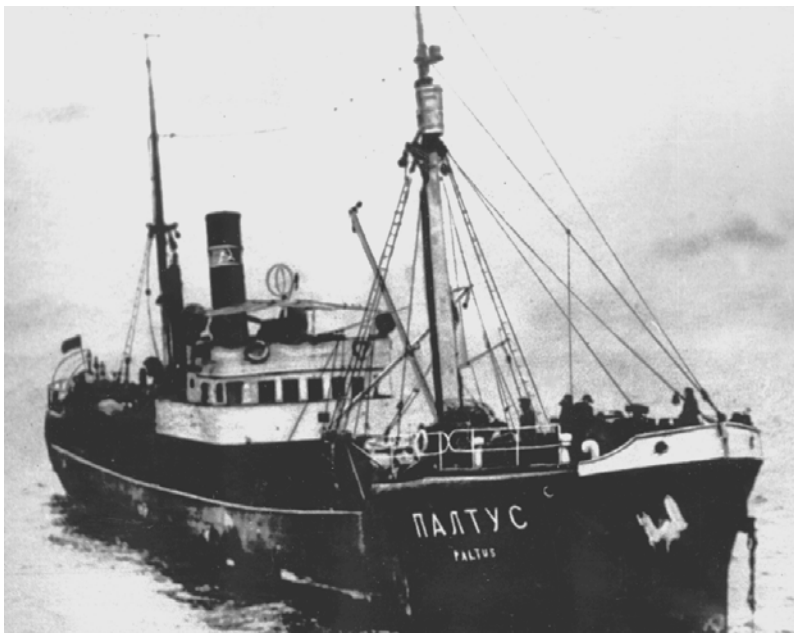
А. Е. Мамонтов. Фото сделано в 1980-х гг.



А. Е. Мамонтов на мостике траулера



Члены экипажей траулеров Морлова «Восток» и «Гага»
во время войны



Паровой траулер Морлова АКО «Палтус»
(из фондов музея КамчатГТУ)



Удостоверение начальника Морлова АКО (дивизиона рыболовецкой службы) Г. Я. Ермошкина в том, что он состоит на военной службе
(из фондов музея КамчатГТУ)



Сейнеры Морлова и траулер «Гага» в порту Петропавловска



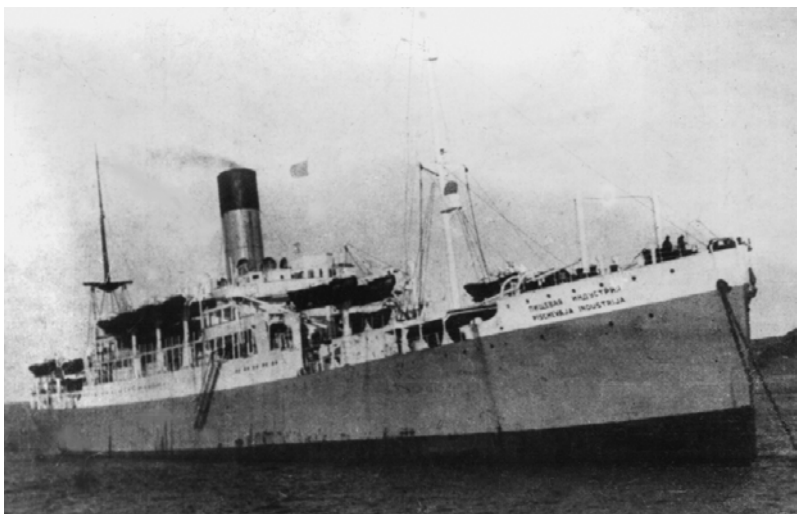
Траулеры Морлова в порту (послевоенное фото)



Начальник Морлова с 1945 г.
В. С. Кириллов



Один из пионеров тралового лова
на Камчатке П. Е. Алешкин



Флагман рыбной промышленности довоенного СССР —
рефрижераторный пароход «Пищевая индустрия»



Памятник капитану дальнего плавания П. М. Иванову
на кладбище в Петропавловске



Памятник первому матросу камчатского тралового флота
И. Н. Рохлецову на кладбище в Петропавловске