



С. В. ГАВРИЛОВ

Три века
Петропавловского
порта

Администрация Камчатской области
Совет народных депутатов Камчатской области
Камчатский государственный технический университет

С. В. ГАВРИЛОВ

*К 300-летию прихода русских людей
на берега Авачинской губы*

ТРИ ВЕКА ПЕТРОПАВЛОВСКОГО ПОРТА

**Развитие портового хозяйства г. Петропавловска-
Камчатского в XVIII—XX вв. (1740—1980 гг.)**

Петропавловск-Камчатский
Камчатский печатный двор
Книжное издательство
2004

ББК 63.2(2Камч)

Г12

УДК 908(571.66)

Гаврилов С. В. Три века Петропавловского порта. Развитие портового хозяйства г. Петропавловска-Камчатского в XVIII—XX вв. (1740—1980 гг.). — Петропавловск-Камчатский: Камчатский печатный двор, 2004. — 437 с., 32 с. ил.

В книге характеризуются основные исторические этапы развития портов г. Петропавловска-Камчатского. Показано, что портовое хозяйство являлось неотъемлемой частью города, вместе с ним испытывая все сложности, связанные с изменением на протяжении рассматриваемого периода политической и экономической обстановки в области и в стране.

Большая часть использованных материалов и иллюстраций публикуется впервые.

Рецензенты:

В. В. Бооль, действительный член Русского Географического общества,

Центр документации новейшей истории Камчатской области (В. П. Пустовит),

кафедра истории и философии Камчатского государственного технического университета (канд. ист. наук, доцент И. В. Грицай, В. Н. Аров, Н. В. Толкачева),

кафедра отечественной истории Камчатского государственного педагогического университета (канд. ист. наук, доцент А. В. Пташинский, В. А. Ильина, А. В. Костыря, М. Е. Михеева).

...Когда купечество наше обратит внимание на выгоды торговли с Китаем, Японией и прочими Ост-Индийскими селениями и распространит мореплавание по здешним морям, тогда Авачинская губа будет главным сборищем судов, отправляемых как за промыслами на острова в Америку, так и для торгу в Ост-Индию, ибо на здешних морях по всем берегам, принадлежащим России, нет удобнее и безопаснее места для пристани судам...

Г. А. Сарычев

...Я много видел портов в России и в Европе, но ничего подобного Авачинской губе не встречал...

Н. Н. Муравьев-Амурский

ПРЕДИСЛОВИЕ

Первые русские люди появились на берегах Авачинской губы осенью 1703 г. Камчатский приказной Тимофей Кобелев отправил сюда в поход за ясаком казака Родиона Преснецова с двумя десятками служилых людей. Тогда же российское подданство приняла часть ительменов, живших на берегах «Ниакиной бухты», там, где ныне расположены главные морские ворота Камчатки — Петропавловские морские рыбный и торговый порты.

Спустя несколько десятилетий здесь появилось небольшое селение (будущий г. Петропавловск-Камчатский), созданное как база для предстоящего освоения Северо-Восточной части Тихого океана. В XIX вв. понятия «Петропавловский порт» как населенный пункт и «Петропавловский порт» как структура, предназначенная для приема и обслуживания прибывавших судов, представляли собой единое целое: старшее местное административное лицо одновременно являлось и главным распорядителем портового хозяйства.

Петропавловский порт как специализированное предприятие, предназначенное для обслуживания судов, сложился лишь к концу 1920-х гг., то есть почти через два века после своего основания. Наиболее бурный период его развития пришелся на 1930—1950-е гг. В это время на Камчатке происходили невиданные ранее перемены: разрушался патриархальный жизненный уклад местных жителей, резко росла численность приезжего населения, были предприняты попытки комплексного изучения экономического потенциала полуострова, активно развивалась промышленность, в первую очередь рыбная.

Великая Отечественная война, ставшая величайшим народным бедствием, оказала огромное влияние на состояние местного портового хозяйства: в это время в Петропавловске был построен современный морской торговый порт. Его наличие стало одним из факторов, способствовавших послевоенному экономическому развитию Камчатки. Специализация полуострова в качестве «рыбного цеха страны» предопределила важное значение рыбного порта, превратившегося в самую большую постоянно действующую базу рыбной промышленности на Северо-Востоке страны.

На протяжении своей истории Камчатка, Петропавловск и его портовое хозяйство испытали несколько подъемов интереса к себе со стороны правящих кругов страны. Как правило, эти подъемы приходились на те годы, когда возникала реальная опасность отторжения от России этой отдаленной, но необыкновенно богатой территории. Достаточно вспомнить события конца XVIII в., когда у берегов Камчатки стали все чаще появляться иностранные морские экспедиции, прямые агрессии середины XIX и начала XX вв., когда на нашу землю ненадолго ступили иностранные завоеватели.

На смену подъемам приходили спады, во время которых жизнь отдаленной российской окраины замирала, а ее население начинало испытывать тяготы и лишения. Очередной подобный спад мы переживаем и сейчас.

Схожая «неравномерность» прослеживается и в отношении изученности истории Петропавловска, а значит, и его портового хозяйства. Такие события, как основание города, кругосветные плавания и освоение Русской Америки, Петропавловская оборона 1854 г. хорошо известны и имеют богатую библиографию. Менее изученными являются период, пришедший на вторую половину XIX в., и события, связанные со становлением порта в первой трети XX в. До недавнего времени однобоко освещался период гражданского противостояния, относительно недавно стала изучаться роль портового хозяйства в годы Великой Отечественной и советско-японской войн.

История обоих Петропавловских портов — это не просто рассказ о жизни предприятий, входивших в состав транспортного и рыбопромышленного комплекса полуострова. Порты всегда являлись неотъемлемой частью города, вместе с ним проходя через все сложности, связанные с изменением политической и экономической обстановки в области и стране. Поэтому их развитие показано вкупе с изменением состояния городского хозяйства в различные периоды, охарактеризовано взаимодействие между предприятиями и руководящими органами: городскими, областными и центральными.

В основу этой книги положены оригинальные литературные источники, опубликованные в конце XVIII и на протяжении XIX вв., сборники документов по истории Петропавловска, вышедшие в 1980—1990-х гг., воспо-

минания непосредственных участников событий, в ней нашли отражение материалы центральных архивов страны (гг. Москва, Санкт-Петербург, Томск). Основная часть сведений почерпнута из местных источников: периоды 1910—1980-х гг., в том числе газет «Камчатский листок», «Известия Камчатского областного исполнительного комитета», «Известия Камчатского областного народно-революционного комитета», «Камчатский вестник», «Полярная звезда», «Камчатская правда», ведомственных изданий «За высокие уловы», «Камчатский моряк» и «Моряк Камчатки», фондов Государственного архива Камчатской области (ГАКО) и Центра документации новейшей истории Камчатской области (ЦДНИКО).

В этих архивах находятся интереснейшие документы, проливающие свет на историю Камчатки и ее портового хозяйства. Среди них — фонды органов управления в 1910—1920-х гг.: исполнительного комитета Временного правительства, окружного и губернского революционных комитетов, временного военно-революционного комитета и других (ГАКО, ф. 10, 28, 29, 90, 119, 130, 234); Камчатского облисполкома (ГАКО, ф. 88), областного комитета ВКП(б) и КПСС (ЦДНИКО, ф. 2, 45), Петропавловского горсовета (ГАКО, ф. 166) и прочие.

Осуществленные проекты и несбывшиеся планы по развитию портов отражают фонды Акционерного Камчатского общества (ГАКО, ф. 106), политсектора Акционерного Камчатского общества (ЦДНИКО, ф. 1), Камчатской комплексной экспедиции Наркомрыбпрома СССР (ГАКО, ф. 541), Камчатрыбпрома (ГАКО, ф. 470) и другие. Подробные материалы о строительстве и текущей работе предприятий хранятся в фондах Управления строительства порта Дальстроя (ГАКО, ф. 367), Камчатморстроя (ГАКО, ф. 366) и Камчатморгидростроя (ГАКО, ф. 664), в делах самих предприятий: Петропавловского морского рыбного порта (ГАКО, ф. 140) и Петропавловского морского торгового порта (ГАКО, ф. 298).

Иллюстративные материалы подобраны в фондах Камчатского областного краеведческого музея (КОКМ), ГАКО, музея истории рыбной промышленности Камчатки и Камчатского государственного технического университета, областной научной библиотеки им. С. П. Крашенинникова. Автор благодарит всех сотрудников названных выше учреждений за бескорыстную помощь словом и делом, оказанную ему в их поиске и подборе.

*Петропавловск-Камчатский,
28 августа 2003 г.*

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АКО	—	Акционерное Камчатское общество
АССО	—	аварийно-спасательный и судоподъемный отряд
ВКП(б)	—	Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)
ГКО	—	Государственный Комитет Обороны
ГКРП	—	Главкамчатрыбпром
ДВГМП	—	Дальневосточное государственное морское пароходство
ДФ	—	Добровольный флот
ЖБФ	—	жестянобаночная фабрика
ИТК	—	исправительно-трудовая колония
КВЖД	—	Китайско-Восточная железная дорога
ККЭ	—	Камчатская комплексная экспедиция
КМП	—	Камчатское морское пароходство
КПСС	—	Коммунистическая партия Советского Союза
КТПО	—	Камчатское торгово-промышленное общество
КЧГМП	—	Камчатско-Чукотское государственное морское пароходство
МТиП	—	Министерство торговли и промышленности
МРХ	—	Министерство рыбного хозяйства
НКВД	—	Народный комиссариат внутренних дел
НКПП	—	Народный комиссариат пищевой промышленности
НКПС	—	Народный комиссариат продовольствия и снабжения
ОКС	—	отдел капитального строительства
ОРС	—	отдел рабочего снабжения
ОСО	—	Общество содействия обороне
ОКАРО	—	Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество
ПВХО	—	противовоздушная и химическая оборона
ПРО	—	погрузо-разгрузочный отдел
РАК	—	Российско-Американская компания
РККА	—	Рабоче-Крестьянская Красная Армия
РКП(б)	—	Российская коммунистическая партия (большевиков)
РТКП	—	Русское товарищество котиковых промыслов
СНК	—	Совет Народных Комиссаров
СССР	—	Союз Советских Социалистических Республик
СТО	—	Совет Труда и Обороны
СТФ	—	Советский торговый флот
ТОФ	—	Тихоокеанский флот
УБЕКО	—	Управление безопасного кораблевождения
УВСР	—	Управление военно-строительных работ
УМАР	—	Управление морского активного рыболовства
УТРФ	—	Управление тралового и рефрижераторного флота
УТФ	—	Управление тралового флота
ЦК	—	Центральный комитет
ЦУПорт	—	Центральное управление водных портов СССР

ГЛАВА 1. «ОНАЯ ГАВОНЬ НАЗВАНА НАМИ СВЯТЫХ АПОСТОЛ ПЕТРА И ПАВЛА...» (Век XVIII)

Российские мореходы и исследователи обратили пристальное внимание на Авачинскую губу во второй половине 1730-х гг. В 1735 г. руководитель Второй Камчатской экспедиции В. Й. Беринг намеревался послать для ее описи лейтенанта В. Вальтона. В 1737 г. Беринг направлял сюда И. Свистунова и Е. Родичева. Свистунов сумел побывать в Авачинской губе зимой 1738 г. Он составил карту ее побережья, но из-за льда не смог промерить глубины.

Участники Второй Камчатской экспедиции, признавая Авачинскую губу как наиболее удачное место для размещения нового российского тихоокеанского порта, точных сведений о ней пока не имели. Они указывали, «что на Камчатке, кроме Авачинской губы, к отстою морским судам безопасных мест нет, да и о той подлинного известия не имеетца, а в какой она глубине состоит и можно ль построенными для нашего вояжа пакетботами в тое губу войти и зимовать, ибо прежде всего в тое губу с моря судами не вхаживали». В 1739 г. в районе Авачинской губы побывал В. Вальтон, но входа в нее он не нашел.

В начале 1739 г. М. П. Шпанберг решил послать для подробного исследования губы своего сына Андрея: «Того ради ехать тебе на ту реку Авачю для снятия плана и тамошнего ситуацион и для осмотру Оваченской морской губы и надлежащего описания удобных и безопасных мест, где можно быть гавану...» Но вместо А. Шпанберга в Авачинскую губу отправился П. Коптилов, получивший приказ о заготовке леса для постройки здесь селения.

«Гавань святых апостол Петра и Павла» возникла в 1740 г. как база для предстоящих плаваний к американскому берегу. 6 (17) октября 1740 г. в Ниакину бухту вошли пакетботы Беринга «Святой Петр» и «Святой Павел». Эта дата считается официальным днем основания города Петропавловска-Камчатского [1, с. 26].

Вот что писал В. Й. Беринг канцлеру графу А. И. Остерману 20 апреля 1741 г.: «В моем последнем... письме я уже доносил и при том находящемуся в Камчатке морскому заливу Аваче карту послал, которая сочинена была по репорте геодезиста Свистунова и подштурмана Родищева, посланных для описи того залива в 1737 году после порутчика Валтана, которой в 1735 году для такой описи посылан был, но капитан Шпанберг в том ему препятствовал, о чем в 1736 году и Адмиралтейской Коллегии репортовано. И понеже в вышеупомянутом репорте о устье того залива недовольно показано, того ради я в 1739 году штурмана Елагина посылаю, дабы он Аваченую заливу обстоятельно, также морской берег от Большой реки до

Авачи сухим путем и водою описал, длину и глубину мели морских берегов, морского залива и Гавани измерил, также подле Гавани для обер-и унтер-офицеров и других к сей экспедиции принадлежащих людей потребные дома построил. Чему ныне подлинную и исправную карту как Лапатке, так и морскому заливу Аваче и Гавани, которая Гавань Святых Петра и Павла именована, прилагаю, помянутое же при оной строение домов по смете в 500 рублей станет...» [2, л. 4—4 об.].

Первостроителем Петропавловска стал штурман И. Ф. Елагин. Он составил карты южной оконечности Камчатки и Авачинской губы, а также план «Гавани святых апостол Петра и Павла». На последнем указаны строения, среди которых «магазинны», то есть склады, пороховой погреб, «жилье офицерское и для письменных дел», казармы, баня, походная церковь и другие сооружения [2, л. 13]. «При которой губе построено камчатскими служилыми и ясашными иноземцами жилых покоев в одной связи пять, да казарм три, да три ж анбара в два апартамента. Також и в означенной губе глубину воды вымерел...» [3, с. 81]. Глубины в Ниакиной бухте, измеренные Елагиным, лежали в пределах 3—7 сажень (сажень равна 2,13 м), позволяя судам становиться близко к берегу. Глубины на подходе к ней были несколько большими, достигая 8—10 сажень [2, л. 12].

«Карта Аваченской губы и со внутренней в ней гавонью», составленная И. Ф. Елагиным, содержит сообщение о том, что «кругом сей губы кроме березаваго, таполевого и олховаго лесу не имеетца». При входе в губу на мысе Вауа (ныне мыс Маячный) на ней указано место расположения первого камчатского маяка: «Маяк, на котором в noctное время огонь жгут». Судя по имеющейся зарисовке, он представлял собой башню со шпилем [2, л. 12]. Эта башня затем на протяжении половины века служила дневным ориентиром для заходивших в губу судов, а в noctное время рядом с ней раскладывался костер.

Первым морским судном, зашедшим в Авачинскую губу, стал построенный на Камчатке в 1728 г. учеником ботового дела Ф. Козловым под наблюдением В. Й. Беринга бот «Святой архангел Гавриил». Это судно пришло к берегу Ниакиной бухты 10 июня 1740 г.

22 апреля 1741 г. В. Беринг докладывал Сенату: «А вышереченая гавонь к отстою в зимнее время морских судов весьма способна, и для того и прибыли во оную гавонь в двух пакетботах со всею командою того ж 740-го году октября 6 дня благополучно, где и зимовали. И она гавонь названа нами Святых апостол Петра и Павла» [3, с. 81]. Отсюда 4 июня 1741 г. легендарный капитан-командор вышел в свое последнее плавание к американским берегам.

Одним из первых новую российскую гавань в своем сочинении «Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга» описал ее участник С. Вак-

сель. По его словам, здесь «с удобством могут разместиться на зимовку до двадцати кораблей. В случае необходимости вполне возможен проход туда без якорей и снастей, так как грунт там совершенно мягкий, а гавань настолько защищена, что никаких аварий опасаться не приходится. При юго-восточном и северо-западном ветрах в новолуние и полнолуние бывают сильные приливы с подъемом воды на 8—9 футов (фут равен 0,305 м. — С. Г.)... В начале мая возможен выход оттуда в море без особого труда и особых препятствий со стороны льда, так как сама бухта полностью не замерзает. Короче говоря, это наилучшая гавань, которую мне приходилось когда либо видеть в своей жизни. Повсюду имеется также в изобилии пресная вода...» [1, с. 39].

Этим подтверждаются ранее высказанные Берингом в послании к Остерману слова об удобстве выбранного им места для базирования кораблей: «Еще имею о ново-найденной гавани Святого Петра и Павла вашему высокографскому сиятельству покорнейше предложить, что, понеже ни в Камчатских реках, ни в Большой реке, ни же во всей здешней земле в других местах от низкой воды про наши суда никакого удобнейшего места не найдено, то принуждены были сию гавань употреблять.

Хотя нынешнею зимою в здешнем месте стужа умеренна была, однако же гавань еще поныне от льда не очистилась, а как скоро она очистится, то с Божьей помощью в кампанию вступим. А недавно из Академии присланной к профессорам в Сибирь в товарищи доктор Штеллер на море с нами пойдет» [2, л. 11—11 об.].

Упомянутый Берингом адъютант Академии наук Г. Стеллер так описал Петропавловск: «Одна из бухт расположена к северу и именуется св. Петра и Павла по двум новым пакетботам; в эту бухту вдается кусок суши шириною, примерно, в 60 сажений, а около самой этой суши глубина достигает 14, 16 и 18 футов, так что суда могут причаливать к самому месту; там же находятся разные жилища, казармы и амбары для морского командования. В указанных гаванях могло бы разместиться десять больших судов» [1, с. 41].

Виднейший исследователь полуострова С. П. Крашенинников в своем капитальном труде «Описание земли Камчатки» так же оставил одну из ранних характеристик Авачинской губы и ее внутренних заливов. «Оная губа видом кругловата, длиною и шириною верст на 14, и со всех почти сторон окружена высокими каменными горами. Устье ея, которым с Океаном соединяется, в рассуждении ее пространства весьма узко, но так глубоко, что великим кораблям, каковы бы велики они не были, можно входить без опасности.

Знатнейших гаваней, в которых морским судам способной отстой, находится там три, а именно: первая в Ниакиной губе, другая в Раковой, а третья в Тареиной. Ниакина губа, которая от зимовавших в ней двух

пакетботов “Петра” и “Павла” называется ныне Петропавловской гаванью, лежит к северу, и так узка, что суда на берегах прикреплять можно, но так глубока, что в ней способно стоять и таким судам, которые пакетботов больше; ибо глубиною она от 14 до 18 футов. При сей губе построены офицерские светлицы, казармы, магазейны и другое строение от морской команды. Там же при отбытии моем заведен новый российский острог, в котором жители перевезены из других острогов. Раковая губа, которая так называется от множества живущих в ней раков, лежит к востоку, и величиной больше Ниакиной, а Тареина находится в южно-западной стороне почти против Ниакиной и пространством превосходит обе прежние» [4, с. 36—37].

Главными проблемами, осложнявшими существование новой российской гавани, стали отсутствие поблизости от нее леса, пригодного для постройки судов, зданий и сооружений, а также сложность снабжения продовольствием, которое проще было заготавливать во внутренних районах полуострова.

25 сентября 1743 г. вышел указ Сената о завершении деятельности Второй Камчатской экспедиции. Отныне было решено из-за «крайнего в Иркутской и Енисейской провинциях хлебного недостатку до будущего указа в морские вояжи более не ездить» [5, с. 124]. Это привело к тому, что гавань Петра и Павла вскоре после своего основания пришла в упадок и опустела. «Там жил только сержант с десятью солдатами для присмотра за разными экспедиционными вещами. Все строения Беринга давно сгорели, а церковь разрушилась» [6, с. 21].

Новообретенная гавань оказалась на время забыта, в том числе и из-за сложности отыскания входа в Авачинскую губу. Русские мореходы-промысловики, совершавшие свои вояжи на Командорские и Алеутские острова за бесценной пушшиной, предпочитали отправляться в плавание из устьев рек Камчатки и Большой или из Охотска. К тому же резиденция главного камчатского командира (так в то время называлась должность высшего местного администратора) располагалась в Нижнекамчатске, месте с более благоприятным климатом, относительно развитым сельским хозяйством и обширными лесными запасами, пригодными для строительства кораблей.

И все же, несмотря на то, что интерес к гавани в значительной мере угас, она исправно выполняла функции базы для многих русских и иностранных морских экспедиций. Одной из них стало плавание в район Берингова пролива, совершенное сподвижником В. Й. Беринга по Второй Камчатской экспедиции лейтенантом И. Б. Синдтом. Зиму 1766—1767 гг. спутники Синдта провели в Петропавловске, который воистину стал для них гаванью спасения: большинство моряков болели цингой. Петропав-

ловск сыграл определенную роль в освоении русскими Курильских островов: так, 26 июня 1775 г. отсюда отправился в вояж на Курилы на боте «Святой Николай» подштурман Ф. Путинцев. В 1779 г. «Святой Николай», принадлежавший купцу В. Посельскому, зазимовал в гавани со всеми находившимися на нем «работными людьми» [1, с. 59, 62, 75].

В середине XVIII в. известия о русских открытиях на Тихом океане дошли до западноевропейских стран, вызвав естественный интерес к Петропавловску, и, в свою очередь, — обеспокоенность русского правительства за его судьбу. Этому способствовало и бегство в 1771 г. с Камчатки в южные воды авантюриста М. Беньовского. Власти распорядились принять меры к укреплению гавани. Уже в 1774 г. главный камчатский командир М. К. фон Бем приказал построить при входе в нее южнее косы артиллерийскую батарею. Службу в гавани несла воинская команда численностью 32 чел. во главе с двумя унтер-офицерами [7, с. 11]. От русского правительства Бем получил указания препятствовать возможной высадке иностранцев на берег и «не дозволить впускать в порт как на шлюпке, так и на боте служителей не более десяти человек».

Первые иностранцы появились на рейде Авачинской губы в конце 1770-х гг. Задание посетить Петропавловск имела третья экспедиция знаменитого английского мореплавателя Дж. Кука. Впрочем, самому Куку сделать этого было уже не суждено: он погиб в столкновении с аборигенами Гавайских островов. Но моряки его судов — «Дискавери» и «Резолюшн» — дважды гостили в Петропавловске: вначале с 29 апреля по 12 июня, а затем с 24 августа по 8 октября 1779 г. Руководивший экспедицией после смерти Кука капитан-командор Ч. Клерк, скончавшийся незадолго до второго захода англичан в Петропавловск, завещал похоронить себя в камчатской земле, что и было выполнено.

В 1786 г. в Петропавловскую гавань заходил английский корабль «Ларк» во главе с капитаном Петерсом, привезшим предложение от Кантонской компании об организации торговли с Камчаткой [1, с. 127].

25 августа 1787 г. Петропавловск посетили французские фрегаты кругосветной экспедиции Ж. Ф. Лаперуза — «Буссоль» и «Астролябия». Интересное описание селения и гавани оставил Ж. Лессепс, «консул французский, находившийся при графе Перузском в должности переводчика», составивший «Исторический журнал путешествия».

По словам Лессепса, «Капитан Кук сделал пространное описание о сей губе, и с исправностью доставил нам; но с того времени были на оной после многие перемены, а особливо на Петропавловской гавани. В самом деле, путешественники, приехавшие в оную... думая найти там не более пяти или шести домов, удивились, увидя целый город, довольно укрепленный, хотя все строения в нем были деревянные...

Известно, что Петропавловская гавань лежит к северу от входа в Авачинскую губу, которую составляет с южной стороны очень узкий мыс или коса земляная, на которой построен острог или Камчадалский городок. На возвышении к востоку внутри самой гавани стоял дом коменданта... За сим домом гарнизонного капрала, а подальше к северу сержанта... Против самого входа, на возвышении, вдавшемся в море, на котором открылось озеро довольно великое, видны развалины гошпиталя, о коем г. капитан Кук упомянул в своем путешествии. Пониже сих развалин поближе к речке поставлено строение, служащее магазином или родом арсенала, у которого всегда стоит караул. Вот краткое описание Петропавловской гавани, в каком состоянии мы оную нашли.

От пристройки сия гавань, по-видимому, делается важным местом. Вход в сию гавань защищается укреплениями; они служат, сверх того, прикрытием сей части города, назначенной строиться по плану на месте бывшего гошпиталя, то есть между губою и озером на возвышении. Равным образом поставлена батарея на Косе, отделяющей озеро от Авачинской губы, дабы она защищала сию часть города; по тому же плану вход в сию губу защищался довольно крепкою батареею на левом, не столько возвышенном берегу поставленную; а корабли, входящие в губу, не могут миновать и избавиться пушечного выстрела по причине ветров, бывающих на правом берегу. На самой вершине каменной горы сделана батарея о шести или осьми пушках, из которых стреляли, поздравляя наши фрегаты».

В примечаниях к изложенному выше тексту Лессепс вновь указывает на удобства местной гавани. «Судя по известиям первых мореходцев кажется, что выгоднее сей пристани нет ни одной в сей части Азии; так что желательно бы видеть, чтоб она была местом всеобщей торговли в сих странах. Тем паче что суда, приезжающие в другие пристани, как в Большерецк, Нижнекамчатск, Тигиль, Ижигинск (Гижигу. — С. Г.) и Охотск, обыкновенно претерпевают жестокие бури; почему именно запрещено позже 26 сентября в тех местах ездить по морю...» [8, с. 8—15].

Лессепс оказался единственным оставшимся в живых и сумевшим добраться до родины участником экспедиции Лаперуза. 19 сентября 1787 г. «Буссоль» и «Астролябия» ушли из Петропавловска в плавание к берегам Австралии, а 30 сентября Лессепс отправился отсюда во Францию с накопленными экспедицией материалами. Спустя полгода все французские моряки погибли возле о. Ваникоро.

Летом 1789 г. в гавани побывало английское судно, принадлежавшее торговцу Бароли.

Участившиеся заходы иностранных мореходов, опасения, связанные с возможным нападением на порт, особенно слухи о предстоящем вояже

английского капитана Кокса, поступившего во время русско-шведской войны 1790—1791 гг. на шведскую службу и отправившегося на 14-пушечном бриге «Меркурий» в Тихий океан грабить колонии, потребовали приведения гавани в состояние, при котором она смогла бы отразить возможный набег неприятеля. Здесь возобновилось строительство батарей, а местному командиру было приказано следить за тем, чтобы ни одно иностранное судно «не могло приставать к гавани до тех пор, покуда не изведается с нашей стороны, что сии иностранцы несут для нас». Для того чтобы разведывать планы иноземных гостей, их следовало встречать на рейде на шлюпке или байдаре [6, с. 39].

Ответом русского правительства на активизацию иностранных мореплавателей стала организация Северо-Восточной географической и астрономической экспедиции И. И. Биллингса — Г. А. Сарычева (поступивший на русскую службу англичанин И. И. Биллингс ранее принимал участие в третьем плавании Дж. Кука).

Участники этой экспедиции в 1789—1792 гг. неоднократно посещали Петропавловск. После первого захода сюда, состоявшегося в октябре 1789 г., Г. А. Сарычев оставил следующее описание гавани: «Лежит в остовой стороне Авачинской губы величиною в окружности верст с тридцать. Закрыта с западной стороны гористым узким полуостровом, а с южной — выдающейся от берега низменною узкою косою, называемой Кошка (сейчас на этом месте находится старый холодильник рыбного порта. — С. Г.). Вход между оконечностью оной и полуостровом шириной 40 сажень, глубина — 7—8 сажень, по середине гавани — 8—9. Грунт ил. Строения обывательского двенадцать домов, из оных восемь построены на вышеупомянутой узкой Кошке и между оными несколько балаганов, остальные в северной части гавани строения: казенный большой деревянный дом и прежней экспедицией господином Берингом. Построены магазины».

Население гавани в это время насчитывало 23 чел.: 11 камчадалов и воинскую команду из 11 казаков во главе с армейским прапорщиком.

В 1790 г. Г. А. Сарычев записал в своем дневнике об Авачинской губе: «Может статься, со временем будет она важнейшею и необходимейшею пристанью, когда купечество наше обратит внимание на выгоды торговли с Китаем, Японией и прочими Ост-Индийскими селениями и распространит мореплавание по здешним морям. Тогда Авачинская губа будет главным сборищем судов, отправляемых как за промыслами на острова в Америку, так и для торгу в Ост-Индию: ибо на здешних морях по всем берегам, принадлежащим России, нет удобнее и безопаснее места для пристани судам... Почему и магазейны для складки товаров должны быть построены здесь» [1, с. 130—131].

Пристани, понимаемой нами сейчас как специальное гидротехническое сооружение, в гавани в тот период не было. По словам Сарычева, его судно пришвартовалось близ берега в северной части гавани напротив «магазинов». Небольшие парусные корабли того времени с незначительной осадкой могли подходить близко к берегу и специальных причальных сооружений не требовали.

В 1792 г. Г. А. Сарычев составил новую карту Авачинской губы и план гавани Петра и Павла. Теперь подходы к ней защищали четыре батареи. Они размещались на мысе Сигнальном, около Култучного озера, южнее Кошки и при ее основании. На батареях стояли в общей сложности 25 пушек [7, с. 14].

Гавань изредка продолжали посещать иностранные суда. В июне 1792 г. сюда заходил двухмачтовый «купец» англичанина Барклея. «Товары его состояли в железе, листовой меди для обшивки судов, простой бумажной материи и разных мелочах. К несчастью его, в сие время из российских купцов никого в Камчатке не было, и потому ничего он не продал кроме некоторых мелочей частным людям». По замечанию Сарычева, иноземцам перед приходом на Камчатку следовало предварительно договариваться с русскими купцами, торговавшими в Сибири, об ассортименте товаров и ценах на них. Иначе «невозможно здесь продать товаров, ибо настоящие купцы сами сюда не ездят, а посылают своих приказчиков, не имеющих от хозяев ни доверенностей, ни денег на покупку большого количества товаров» [1, с. 66, 142—143].

В 1796 г. камчатский капитан-исправник В. И. Шмалев укрепил подступы к гавани уже шестью батареями, одна из которых, впрочем, не имела пушек. В следующем 1797 г. он построил из тополевого и ветлового леса новый дом начальника гавани. После Шмалева правительство начало назначать в Петропавловск отдельных командиров [6, с. 40].

Летом 1798 г. указами императора Павла I нести службу в гавани была определена рота Камчатского полка А. А. Сомова во главе со штаб-офицером [1, с. 147].

Итак, на рубеже 1730—1740-х гг. на берега Ниакиной бухты пришли «государевы люди» — офицеры, матросы, солдаты и казаки, основавшие г. Петропавловск-Камчатский. Его первостроители и первые жители в подавляющем большинстве являлись военнослужащими. Это позволяет утверждать, что наш город был заложен как береговая база военно-морского флота. В соответствии с современным определением, береговая база флота представляет собой «воинское формирование, предназначенное для тылового обеспечения соединений кораблей. Создается в пунктах базирования флота, имеет оборудованные стоянки для кораблей, мастерские... склады, средства доставки на корабли грузов, жилые и учебные помещения,

клубы, столовые, бани». Кроме этого, береговая база «снабжает корабли всеми видами довольствия... производит мелкий ремонт... содержит в постоянной исправности штатные и приданные плавсредства, места стоянки кораблей с их оборудованием, создает необходимые условия для... отдыха личного состава» [9, с. 360].

Петропавловская гавань на протяжении шести десятилетий своего существования в XVIII в. удовлетворяла большинству названных выше условий. Приходившие в нее суда и их экипажи получали провиант и воду, необходимый отдых и лечение, производили мелкий ремонт. Здесь располагались склады казенного имущества, культовые сооружения, казармы, офицерские флигели. Подходы к гавани охранялись артиллерией и защищались простейшими фортификационными сооружениями, службу на которых несли воинские команды.

Правда, гавань не имела специальных «оборудованных стоянок для кораблей», но их отсутствие вполне компенсировали природные удобства выбранного для ее устройства места. Доступные нам литературные источники и архивные материалы не содержат сведений о наличии в гавани в этот период собственных плавсредств, а также особых должностных лиц, занимавшихся специфической деятельностью по организации работы порта в ее теперешнем понимании. Исключение составляет, пожалуй, находившийся здесь старший воинский начальник, в обязанности которого входило выполнение всех формальностей, связанных со встречами и отправкой прибывавших судов. В разное время командирами над гаванью состояли: в 1741 г. — прапорщик Левашов, в 1779 г. — сержант Сургутский, в 1787 г. — прапорщик Хабаров.

ИСТОЧНИКИ

1. Петропавловск-Камчатский. История города в документах и воспоминаниях (1740—1990). — Петропавловск-Камчатский, 1994. — 503 с.
2. **АВПРИ**, ф. Сибирские дела, оп. 130/1, д. 1.
3. **Алексеев А. И.** Береговая черта. — Магадан, 1987. — 240 с.
4. Описание земли Камчатки, составленное Степаном Крашенинниковым, Академии наук профессором. — Т. 1. — СПб., 1786. — 438 с.
5. **Гольденберг Л. А.** Михаил Спиридонович Гвоздев (Начало XVIII в. — после 1759 г.). — М., 1985. — 176 с.
6. **Сгибнев А.** Исторический очерк главнейших событий в Камчатке с 1650 по 1856 гг. // Морской сборник, 1869. — № 4—8.
7. **Витер И. В.** Хроника строительства города Петропавловска (1740—1923). — Петропавловск-Камчатский, 1997. — 112 с.
8. Лессепсово путешествие по Камчатке и по южной стороне Сибири. — Ч. 1. — М., 1801. — 209 с.
9. Советская военная энциклопедия. — Т. 1. — М., 1976.

ГЛАВА 2. «КОГДА СЕВЕРНАЯ ЧАСТЬ ТИХОГО ОКЕАНА СТАНЕТ АРЕНОЙ АКТИВНЫХ ОПЕРАЦИЙ, ПЕТРОПАВЛОВСК, НЕСОМНЕННО, СТАНЕТ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ВАЖНЫМ...» (Век XIX)

С начала XIX в. вместо «Петропавловской гавани» стало все чаще использоваться название «Петропавловский порт». Одними из первых его применили участники кругосветной экспедиции под руководством И. Ф. Крузенштерна. Гавань и порт — это фактически одно и то же. Гаванью можно назвать естественное укрытие, пригодное для стоянки судов, или часть порта, специализирующуюся на переработке определенных грузов. Порт — более широкое понятие, подразумевающее в числе прочего наличие специальных гидротехнических сооружений, через которые обслуживаются суда. На протяжении XIX в. «Петропавловский порт» как административная единица, то есть населенный пункт, и «Петропавловский порт» как структура, служившая для приема, организации стоянки, технического обслуживания судов, обработки их грузов и покрытия прочих надобностей, по сути, представляли собой единое целое.

Один из номеров «Санкт-Петербургского журнала», вышедший в 1806 г., так характеризовал состояние порта в начале XIX в.: «Основан в 1740 году при славной Авачинской губе, где учреждена Петропавловская Пристань, столь превосходная по великим своим, от самой природы ей уготованным преимуществам и выгодам, что трудно найти другую подобную. В окружности она около двух верст; закрыта с западной стороны гористым полуостровом, а с южной — выдавшеюся от берега низменную, из мелкого камня состоящую узкою косою, называемой Кошка. Вход в гавань между оконечностью Кошки и гористым полуостровом; ширина ея до 40 сажень, глубина 7 и 8, а на самой середине гавани 8 и 9 сажень; на дне ил. Селение здешнее немногочисленно и состоит из нескольких деревянных изб и балаганов. Положение места около гавани гористое; однако можно на северной и восточной ея стороне по косоугру построить до 300 домов» [1, с. 39].

В начале XIX в. период упадка Петропавловской гавани сменился подъемом, совпавшим с началом деятельности состоявшей «под Высочайшим покровительством» Российско-Американской компании (РАК). Указ о ее создании 8 июля 1799 г. подписал император Павел I. Главное правление РАК по царскому распоряжению от 19 октября 1800 г. размещалось в Санкт-Петербурге, а на местах, в том числе и в Петропавловске, создавались фактории компании [2, с. 115].

Правительство наделило РАК исключительными полномочиями. Компания являлась полным хозяином всех русских владений от 55° северной широты до Берингова пролива, а также Алеутских, Курильских, Командор-

ских и других островов. Всем частным промышленникам, не вошедшим в нее, под страхом лишения всего имущества в пользу компании запрещалось заниматься промыслом и торговлей на островах и на американском побережье. В свою очередь РАК получила предписание «делать новые открытия не только выше 55° северной широты, но и за оной далее к югу, и занимать открываемые ею земли в российское владение... если оные никакими другими народами не были заняты и не вступили в их зависимость».

Правительство обязало русскую армию и военно-морской флот оказывать РАК всемерную помощь. Вскоре вышел указ, разрешавший морским офицерам поступать на службу в компанию при сохранении за ними прав государственных служащих [3, с. 42—43].

К 1812 г. РАК располагала судами «Ситха», «Еклипс», «Юнона», «Авось», «Петр и Павел», «Финляндия», «Ростислав», «Мария», регулярно совершавшими рейсы по разным маршрутам и посещавшими Петропавловск. Одно из них — «Юнона» — 31 октября 1812 г. погибло на подходе к нему [2, с. 120].

Петропавловск стал промежуточной базой на пути из материковой России к русским владениям на побережье Америки. В 1804 г. здесь располагался склад РАК и жил комиссионер компании. Правда, развитие и города, и портового хозяйства сдерживалось нехваткой и страшной дороговизной строительных материалов, а также недостатком рабочих рук. «Приказчик Американской компании в Петропавловске... построил предварительно небольшую кладовую, состоящую из нескольких отделений, длиной в 7 сажень, и сие строение стоило больше 10 000 рублей. В самом Петербурге не стало бы оное никак больше нескольких сотен...» [4, с. 246].

Один из руководителей РАК — граф Н. П. Резанов — 16 августа 1804 г. докладывал императору Александру I о том, что «Петропавловская гавань может быть средоточием всей торговли Российско-Американской компании, а особливо когда торг с Японией открыт будет, и сделаться важным городом. Я приступил уже здесь к учреждению фактории... Вот уже на первый раз для японской торговли три неисчерпаемые источника: рыба, жиры и замша...» [5, с. 158]. Этими словами Резанов во многом предвосхитил экономическое будущее Камчатки и Петропавловска. Отныне ему суждено было стать местом, дававшим приют многочисленным морским экспедициям.

15 июля 1804 г. в Петропавловск зашел шлюп «Надежда» — судно первого русского кругосветного плавания. В его задачу, помимо прочего, входила демонстрация российского военного присутствия в тихоокеанских водах. Отныне кругосветные вояжи стали использоваться для снабжения поселений в Русской Америке.

«Надежда» стала первым русским судном, пришедшим на Камчатку из Кронштадта. Командовал им капитан-лейтенант И. Ф. Крузенштерн.

Он оценил состояние Петропавловска как весьма скверное. «Не имеющий сведений... о сих российских владениях, при первом взгляде своем на Петропавловский порт почел бы [его] за колонию, поселенную только за несколько лет и опять уже оставляемую. Здесь не видно ничего, чтобы могло бы заставить помыслить, что издавна место населяют европейцы... Заливы Авача и другие три, к нему прилежащие, совершенно пусты. Прекрасный рейд Петропавловского порта не украшается ни одной лодкой...

Берега Петропавловска покрыты разбросанною вонючей рыбою, над которой голодные собаки грызутся за сгнивающие остатки, что представляет вид крайне отвратительный... По выходе на берег тщетно будет искать сделанной дороги или даже какой-нибудь удобной тропы, ведущей к городу, в коем не находит глаз ни одного хорошо построенного дома... Таково состояние славного Петропавловска, важнейшего места в целой Камчатке...» [4, с. 242—244].

Населяли местечко 180 жителей, среди них не более 25 — «женского пола». Экипажи зимовавших в порту казенных транспортов и судов РАК увеличивали число обитателей Петропавловска до 300. При этом число женщин оставалось одним и тем же. «От такого неравенства происходит разврат в нравственности» [6, с. 281].

Портовое хозяйство также пребывало в запустении. В гавани находилось лишь затонувшее трехмачтовое судно экспедиции И. И. Биллингса «Слава России», построенное в Охотске в 1789 г. Из-за своих размеров в другие гавани оно входить не могло, поэтому по завершении исследований его решили оставить в Петропавловске под присмотром местных властей. Стоявшее «без всякого употребления» судно 27 марта 1801 г. затонуло на трехсаженной глубине со всеми имевшимися на нем запасами и материалами [7, с. 40].

В порту хранились два гребных баркаса со «Славы России», которые команда «Надежды» использовала для доставки на судно балласта. «Сии нами исправленные суда служили потом с пользою для жителей», став им существенным подспорьем. «Бедные жители сего города не имеют никаких других судов, кроме байдар, неспособных к перевозу тяжестей. Оные и при мало крепком ветре не могут даже держаться и в заливе» [6, с. 276].

И. Ф. Крузенштерн, отличавшийся масштабным государственным мышлением, высказал ряд предложений по расширению портового хозяйства с учетом возможных перспектив его развития. «Для приведения оного в некоторое устройство нужно иметь там на первый случай два малых судна с палубами и несколько гребных судов, построенных по европейскому образцу. Оные необходимы для выгрузки приходящих кораблей, для перевозу леса, угольев, сена, соли, когда заведены будут солеварни, сверх того и для разных плаваний как по заливу Авачи, так и вне оного, куда

посылаются теперь за несколько даже миль байдары. В таком случае должно определить там одного хорошего флотского офицера и от 25 до 30 матросов с несколькими плотниками, кузнецами, слесарями, парусниками, конопатчиками и другими нужными мастеровыми, для всегдашнего пребывания, одним словом, надобно бы завести в Петропавловском порту небольшое адмиралтейство, которое необходимо для настоящей, а более для будущей пользы...

Я не почитаю также излишним содержать в порте и одно военное судно об 18-ти или 20-ти пушек. Оно может сменяемо быть каждые три года другим из Кронштадта и состоять под полным распоряжением губернатора, для употребления в пользу страны сей» [6, с. 283].

Предлагавшееся Крузенштерном адмиралтейство должно было представлять собой комплексное предприятие, находившееся в ведении Морского министерства. В нем можно было сосредоточить судостроение и судоремонт, а также полное снабжение заходивших сюда кораблей и судов всем необходимым.

Пока же Петропавловск располагал весьма ограниченными средствами и возможностями. Тем не менее, «Надежда» была хорошо обеспечена для продолжения плавания и даже слегка отремонтирована. «Ни один корабль прежде нас не выходил из здешнего порта с таким хорошим и достаточным запасом... Мы получили в Петропавловском порте семь живых быков, значное количество соленой и сушеной рыбы... множество огородных овощей из Верхнекамчатска, несколько бочек соленой рыбы для служителей и три большие бочки чесноку дикого... Сверх того, запаслись мы и свежим хлебом на десять дней для всех служителей... В Камчатке корабль наш со всяким тщанием выконопачен был сверх медной обшивки...» [6, с. 137—138].

Входивший в состав экспедиции естествоиспытатель Г. И. Лангсдорф в том же 1804 г. также высоко оценивал перспективы порта как возможного места международной торговли. По его словам, Петропавловская гавань «...одна из лучших, какая только была найдена на земном шаре, и очень возможно, с развитием промышленности и активных отношений с Китаем, Японией, Америкой, Алеутскими островами и другими островами Южного моря, порт Св. Петра и Св. Павла может со временем стать центральным с весьма выгодной торговлей и станет процветающим и людным городом» [5, с. 161].

В 1809 г. гавань посетило судно второго русского кругосветного плавания — шлюп «Диана» — под командованием лейтенанта В. М. Головнина. «Самые великолепные здания в оной были: казенный дом начальника и дом Российско-Американской компании. Первый занимал сажень 7 или 8 длиннику и около 5 сажень поперечнику, вышиной был сажени в три; последний почти при такой же величине был покрыт тесом и имел

в рамках целые стекла; в первом же вместо оных служила слюда и старые рапорты...» [8, с. 233—234].

В порту неспешно проводили работы по поддержанию в исправном состоянии его ветшавшего имущества: в 1810 г. здесь построили еще один магазин для хранения материалов и провианта [5, с. 222].

Идеи, высказанные Резановым, Крузенштерном и Лангсдорфом, были услышаны в правящих кругах. 11 января 1811 г. по распоряжению императора Александра I образовался «особый комитет», в который вошли вице-адмирал Г. А. Сарычев, И. Ф. Крузенштерн, профессор Г. И. Лангсдорф и лейтенант Л. А. Гагемейстер. Председательствовал в комитете сибирский генерал-губернатор И. Б. Пестель. «На обязанности этого комитета было возложено составить подробные соображения насчет преобразования управления Камчатки и Охотского края, имея при том в виду, чтобы Петропавловский порт был сосредоточием наших приморских владений на Восточном океане... Комитет открыл свои заседания 14 февраля и... составил новое положение о Камчатке, которое 9 апреля 1812 г. было высочайше утверждено» [7, с. 74—75]. Положение включало 90 пунктов.

Отныне резиденция начальника Камчатки, определяемого из морских чинов, должна была располагаться в Петропавловске. Начальник Камчатки являлся также и командиром флотской экипажной роты в составе 122 чел., в том числе 30 артиллеристов. Роте предписывалось нести караулы в гавани, защищать Петропавловскую крепость и всю Авачинскую губу, при необходимости участвовать в плаваниях.

«Укрепить сию гавань всей артиллерией, находящейся в Камчатке, как при батареях, так и оставшейся от потопшего судна “Слава России” и частью со шлюпа “Диана”. Сверх того, для защищения Авачинской губы, а равно для встречи и отвода имеющих приходить туда и отходить казенных транспортных судов построить три легкие канонерские лодки или барказа и два четырехвесельных ялика. Постройку сию, по невозможности совершить оную в Петропавловской гавани, произвести в Охотске, откуда набор и обшивку упомянутых судов, равно потребные к тому железные укрепления... доставить на транспортных судах разобранными в Петропавловск, сделав при том нужные распоряжения об окончательной оных достройки на месте».

Положение отменяло заход транспортных судов, выходивших с провиантом и товарами из Охотска, в Нижнекамчатск, Большерецк и Тигильскую крепость «по неудобству и опасности пристаней сих мест». Отныне все суда из Охотска должны были, кроме направлявшихся в Гижигу, идти только в Петропавловск. Здесь для хранения провианта требовалось возобновить казенные склады.

Неудобный Охотский порт решено было уменьшить «в той мере, в какой существование его представляется необходимо нужным для доставле-

ния в Камчатку потребных припасов». Находившиеся в Охотске суда переводились в Петропавловск «для развозки оттуда под управлением отряжаемой для сего из флотской роты команды в прочие тамошние места нужных потребностей». На обустройство Петропавловского порта ассигновали по 5 000 руб. в год [7, с. 77—92], сумму явно недостаточную, если учесть замечание И. Ф. Крузенштерна о дороговизне местного строительства.

Начальник Камчатки должен был за счет городских доходов установить на Маячном мысу маяк, на котором в ночное время с начала августа по 15 ноября следовало поддерживать огонь, «дабы по оному плавающие суда могли бы признавать приближение их к берегам и вход в Авачинскую губу». При маяке требовалось построить «небольшое отделение, наверху коего или особо установить высокий флагшток для подъема сигнала».

Флагшток должен был находиться в виду гавани, в которой следовало устроить еще одну мачту для повторения на ней сигналов, получаемых с маяка. Особые сигналы извещали население и портовое начальство о том, какие суда появляются в море и о том, в каком направлении они движутся. При появлении иностранцев батареи, охранявшие подходы к гавани, следовало приводить в боевую готовность. По ранее сложившейся практике начальник Камчатки, «не допуская таковые суда на пушечный выстрел к крепостным строениям, немедленно высылает навстречу гребной катер с одним офицером, который должен отобрать от капитана судна нужные сведения, и если удостоверится, что оно пришло... для поправления или снабжения себя нужными вещами, то, взяв с собой капитана или хозяина судна с его бумагами, представляет его к начальнику, от коего уже зависят дальнейшие распоряжения к введению судна».

Отечественные суда следовало встречать у входа в Авачинскую губу, затем проводить их в гавань, «для чего при въезде катеров должно иметь на оных по одному тросу, удобному к заводу судов, и по одному верпу» [7, с. 123—126].

20 октября 1815 г. Государственный Совет представил на утверждение сибирского генерал-губернатора инструкцию для начальника Камчатки. Этот документ, по словам А. Сгибнева, оставался «единственным руководством начальнику Камчатки до самого перенесения Петропавловского порта в Николаевск», то есть до второй половины 1850-х гг. [7, с. 93].

Итак, 9 апреля 1812 г. Петропавловск стал столицей Камчатки, то есть центральным пунктом огромной территории. В конце лета этого же года, трагического и славного для России, здесь появился американский коммерсант П. Добелл. Камчатский комендант генерал-майор И. Г. Петровский докладывал из Нижнекамчатска императору Александру I о том, что 13 августа 1812 г. «Соединенных Статов Американских Петр Добелло на двух морских судах, бостонцу сему принадлежащих, “Сильф” и “Брутес”, с грузом разных его товаров коммерческих» прибыл в Петро-

павловск и «просил моего позволения и содействия как к разгрузке тех судов, так и об определении ему необходимых строений к помещению груза с оных потребных...»

Комендант, не имевший каких-либо указаний на случай, как вести себя в такой ситуации, дал частному начальнику Петропавловской гавани — командиру камчатского гарнизонного батальона подполковнику Сибирикову — предписание, «дабы он под груз бостонца Добелло отвел немедленно прочное и удобное строение или за неимением такового выстроил тамошними командами магазинов новый».

Похоже, что подходящих помещений не нашлось, а быстро построить их, как мы знаем, было невозможно. Это заставило коменданта обратиться к комиссионеру РАК мещанину Юдину, который не согласился принять грузы американца [9, с. 244]. Компания весьма ревностно оберегала свое монопольное право на торговлю в здешних местах.

Тем не менее, Добелл приобрел участок земли для постройки дома и склада для товаров. После знакомства с Камчаткой он предложил организовать в местных водах китобойный промысел, а также установить регулярные торговые связи с зарубежными странами, в частности с Филиппинскими островами. Проекты Добелла получили поддержку сибирского генерал-губернатора И. Б. Пестеля, видных сановников Н. П. Румянцева, В. К. Нессельроде и самого императора Александра I.

Добелл, принявший русское подданство, в 1818 г. отправился из Петропавловска на Филиппины и Гавайские острова для устройства своего торгового предприятия, деятельность которого, впрочем, оказалась убыточной.

Для обслуживания судов Петропавловская гавань нуждалась в обустройстве. Причальных сооружений она в тот период по-прежнему не имела. В 1815 г. Добелл в статье, опубликованной в журнале «Сын Отечества», предлагал устроить в Култучном озере ремонтный док. Он считал, что «при берегах можно скоро и легко построить пристани». В этом же 1815 г. здесь соорудили казенную кузницу [5, с. 191, 222]. Вполне возможно, что именно с ее помощью выполнялся несложный ремонт судов. Так, летом 1816 г. у брига «Рюрик», которым командовал О. Е. Коцебу, заменили медную обшивку подводной части корпуса. В качестве обивочного материала использовали листы меди со шлюпа «Диана».

Этот трехмачтовый корабль, несший 22 орудия разных калибров, в 1809—1813 гг. ходил между Камчаткой и Русской Америкой, доставляя грузы для русских поселений. С его борта велась опись Курильских островов. После пленения японцами командира шлюпа В. М. Головнина в 1811 г. в командование им вступил старший офицер П. И. Рикорд. В ноябре 1813 г. «Диана» совершила последнее плавание, после чего служила складом, стоя на отмели Петропавловской гавани [10, с. 397—398].

Вот как О. Е. Коцебу описывал свои первые впечатления от встречи с главными морскими воротами Камчатки. «19 июня (1816 г. — С. Г.) на рассвете направили мы при попутном ветре курс к Авачинской губе. День был ясный, берега Камчатки представляли нам великолепное зрелище: в разительном величии лежали пред нами воздымавшиеся до облаков остроконечные камчатские горы, коих вершины, покрытые снегом, отражали с блеском лучи солнечные. Приближаясь около полудня к Авачинской губе, увидели мы на высокой скале, образующей северную ее часть, телеграф в полном действии: зрелище сие удивило нас чрезвычайно, ибо в прежние времена не помышляли о таковых полезных учреждениях в Камчатке. С телеграфа в большом удалении видно приближение корабля, и о сем немедленно извещают коменданта Петропавловского порта, который таким образом имеет довольно времени послать навстречу корабля гребные суда с якорями и канатами, которые в узком входе в Авачинскую губу бывают весьма полезны и нужны. Мы увидели также идущий к нам на помощь баркас, но достигли губы при помощи ветра, который, однако же, внезапно утих, так что принуждены были буксировать нас потихоньку в порт, где мы бросили якорь в 12 часов ночи» [11, с. 85—86].

Из приведенного выше рассказа следует, что Положение от 9 апреля 1812 г. в части организации встречи прибывавших судов и заводки их в Ковш (так стали называть водное пространство, отделенное от остальной акватории Авачинской губы мысом Сигнальным с запада и портовой Кошкой с юга) выполнялось неукоснительно. Должность начальника Камчатки к этому времени уже два года «исправлял» лейтенант И. Д. Рудаков, бывший офицер «Дианы».

Как уже известно, с 1815 г. в Петропавловск начали заходить американцы. В 1818 г. они даже собирались основать здесь китобойную компанию. Их появление встревожило представителей РАК, опасавшихся конкуренции, и последние добились того, что 4 сентября 1821 г. последовал указ, запрещавший иностранцам вести китобойный промысел и торговлю в российских дальневосточных владениях [5, с. 185—189]. Петропавловск был объявлен портом, закрытым для посещения иностранными моряками.

В октябре 1819 г. первый официально назначенный начальник Камчатки П. И. Рикорд представил сибирскому генерал-губернатору свой проект обустройства Петропавловского порта. На план, приложенный к проекту, были нанесены следующие портовые сооружения: «Гаубвахта; караулка для портового служителя. Кладовая; мастерские: столярная и резная, блоковая и токарная, парусная, фонарная и компасная, такелажная. Сарай для строения гребных судов и для уборки оных в зимнее время. Магазины провиантские и экипажные должны быть на сваях в два этажа с галереею и на приличной глубине для загрузки и выгрузки судов; кузнечная, слесарная

и котельная; арсенал и цейхгауз; сарай для уборки пожарных инструментов. Предполагается поставить пильную мельницу». Последняя должна была иметь водяной привод, очевидно, посредством потока одного из пяти ручьев, стекавших в Ковш со склонов Петровской сопки.

Похоже, что упомянутая «галерея» является наиболее ранним проектом специального гидротехнического портового сооружения — пристани. Для расширения порта отводилась полоса берега вдоль гавани. В его штат Рикорд с целью экономии казенных средств включил «одного только морского офицера и такого числа мастеровых и матрос, какое совершенно необходимо; первых — для портовых работ, последних — для вооружения флотилий и плавания к островам Курильским и Алеутским до самой Америки». Комплектовать его предполагалось моряками с Балтики [5, с. 207—208].

Деятельность РАК привела к тому, что жизнь в Петропавловске заметно оживилась, выросло количество посещавших порт судов. Так, в 1821 г. сюда заходили: 8 сентября шлюп «Открытие», 21 сентября — шлюп «Благонамеренный», 14 сентября — транспорт «Михаил», 2 октября — судно «Дионисий», а также судно Добелла «Сан-Педро», привезшее муку. Кроме них здесь побывал бриг «Тедос», пришедший с Гавайских островов и доставивший крайне необходимую соль. На бриге находилась команда из гавайцев, руководимая тремя англичанами. 18 сентября «Тедос» отправился обратно [5, с. 209—210].

За время правления П. И. Рикорда (1817—1822 гг.) был выполнен ряд мероприятий по обустройству городского хозяйства Петропавловска, но серьезных изменений в состоянии порта не произошло. Посетивший его осенью 1823 г. капитан-лейтенант А. П. Лазарев в числе находившихся здесь казенных строений пристани не называет. В 1825 г. в порту построили еще один магазин для материалов и продовольствия [5, с. 222].

1826 г. датируется план гавани, составленный под руководством Г. А. Сарычева. Пристани на нем также нет, но отмечено положение полуразрушенной «Славы России», а на самой оконечности Кошки обозначен памятник В. Й. Берингу. Можно предположить, что это первое его местонахождение было выбрано не случайно: скорее всего, памятник являлся ориентиром для заходивших в Ковш судов.

Побывавший в Петропавловске в 1826—1827 гг. английский мореплаватель Ф. Бичи составил новую уточненную карту Авачинской губы. Он отметил заметно улучшившийся вид города и его относительное благоустройство, но обратил внимание на недостаточное развитие перспективного порта. «Много уже было сказано об отрицательных сторонах поселения, были написаны тома об управлении, жителях, продукции и о современном, и о перспективном развитии Камчатки; но до сих пор со стороны правительства не делаются усилия, чтобы улучшить или снабдить порт.

Это пренебрежение к нуждам порта, возможно, сейчас не имеет особого значения; но когда северная часть Тихого океана станет ареной активных операций, Петропавловск, несомненно, станет исключительно важным...» [5, с. 219]. В 1827 г. население города насчитывало 385 чел.

13 июля 1827 г. в порт зашел шлюп «Моллер» под командованием капитан-лейтенанта М. Н. Станюковича (отца будущего известного писателя-мариниста К. М. Станюковича). Спустя два месяца, 13 сентября 1827 г. прибыл совершавший кругосветное плавание шлюп «Сенявин», который возглавлял капитан-лейтенант Ф. П. Литке. Судно встало на якорь в Ковше недалеко от портовой Кошки (о том, что в порту имелась пристань, Литке не сообщал).

В декабре 1827 г. Сибирский Комитет в составе В. Ланского, А. Шишкова, князя А. Голицина, графа И. Дибича, М. Сперанского и Е. Канкринна на нескольких заседаниях рассматривал «предположения по устройству Камчатского края» капитана 2-го ранга Голенищева, длительное время служившего на полуострове и назначенного новым начальником Камчатки.

Одним из таких «предположений» являлось улучшение состояния Петропавловского порта, которого, по мнению А. В. Голенищева, можно было достигнуть следующими мерами:

- увеличением численности флотского экипажа на 65 «разных чинов»;
- поселением около порта сорока семей солдат, матросов или ссыльных;
- предоставлением начальнику Камчатки «особого транспорта для доставления из Нижнекамчатска в Авачу леса»;
- укреплением порта постройкой батарей, обзаведением тремя канонерскими лодками и военным судном, пригодным «для посылок в Американские селения», а также об определении в порт военного инженера и «вообще о введении по порту того, что предписано в положении 1812-го года».

На обороноспособность порта влияло и состояние, в котором находились «нижние военно-служители». Их требовалось привести «в военный вид», пристойно разместить и увеличить нормы вещевого довольствия прибавкой «натурою третьей рубашки, двух пар чулок, ружья с прибором, сумы и тесака с черными перевязями». Питание рядовых военнослужащих и мастеровых следовало усилить добавлением к недельному рациону трех фунтов солонины, по фунту масла в марте, мае, октябре и ноябре и по чарке вина во время работы в сырые и ненастные дни. «Комитет положил: все вышеозначенные статьи предоставить по принадлежности рассмотрению Морского министерства» [12, с. 330—331].

Помимо этого, Комитет, выслушав личные разъяснения Голенищева, решил предложить императору Николаю I на утверждение ряд пунктов, среди которых были предоставление права «всем вообще торговцам Камчатским называться купцами, и о сложении с них всяких сборов, кроме одного процента с объявляемого капитала в пользу города».

Их право называться купцами признали «неудобным и бесполезным», но постоянно жившим на полуострове торговцам предоставили права купцов 3-й гильдии при уплате в казну сбора не более 66 руб. в год. Начальнику Камчатки поручалось «иметь особый надзор, дабы никто, не имеющий права на торговлю, особенно из служащих чиновников, никакого торгога не производил».

При рассмотрении вопроса о разрешении иностранной торговли, Комитет нашел, что «в Камчатке нет ни сырых произведений, ни денежных капиталов, чтобы вести торг заграничный. Рыба, олени кожи, смолистые деревья, из коих получается смола и терпентинное масло, прибрежный лов китов, весьма редкий, и разных морских зверей, из коих добывается жир — все сии статьи, представленные Голенищевым в виде избытков Камчатского края, не могут по своей незначительности покрыть издержек, употребленных на заведение даже малого мореходного судна».

Комитет, постановивший не разрешать иностранной торговли, исходил из следующих соображений: «По прежним примерам на судах иностранных будут привозимы ром и одни предметы роскоши, ибо они только и могут доставить иностранцам некоторые выгоды в Камчатке, да и то на короткое время, по весьма незначительному населению и потреблению; существенные же потребности, как-то: свинец, порох, винтовки, нитки и прядево для сетей всегда будут доставляемы из России... С дозволением привоза иностранных товаров надлежало бы установить таможду и заставы, что крайне затруднительно и для казны было бы весьма убыточно... С допущением сей торговли казна потерпела бы потерю: в ясаке, коего сбор будет затруднительнее; в пошлинах, взимаемых на Кяхте с пушных товаров; в пошлине, взимаемой там же за чай, вымениваемый на сии товары».

Учтя же дороговизну вырабатываемой в Охотске соли, обходившейся казне до 28 руб. за пуд (пуд равен 16,38 кг), комитет решил предложить привозить ее в количестве 3 000—5 000 пудов в Петропавловск на судах, принадлежавших РАК, с Гавайских островов, «откуда она обойдется несравненно дешевле».

Тем не менее, 21 января 1828 г. император Николай I подписал указ о дозволении иностранной торговли, наложив на него резолюцию: «... Торговлю заграничную разрешить на десять лет. Начальнику Морского штаба приказать не замедлить распоряжения по сей части» [12, с. 320—325].

27 ноября 1828 г. А. В. Голенищев доносил о вступлении в должность и о состоянии казенных заведений в Петропавловском порту [13, л. 126]. В 1828 г. здесь имелась казенная кузница, построенная в 1815 г., находившаяся в крайне плохом состоянии, два магазина для материалов и провианта, сооруженные в 1825 и 1810 гг., причем последний был весь гнилой. Кроме них, имелся еще один магазин, строившийся с 1826 г. Порт также распола-

гал амбаром для складирования кирпичей и сараем для хранения орудий. Оба этих сооружения были «близки к падению» [5, с. 222].

А вот маячное дело в Петропавловском порту было налажено неплохо. Стационарных маяков со штатным персоналом здесь еще не было, но летом работали временные установки. Свет на них источали фонари, заправленные животным жиром. Они вполне удовлетворял мореплавателей. Так, Ф. П. Литке, побывавший в Петропавловске в 1828 г., в своих воспоминаниях писал: «Едва только совершенно смерклось, засветились огни на мысе Маячном и на другом, внутри губы, так что мы и ночью могли бы весьма спокойно в нее войти, если бы позволил ветер...» [14].

В 1829 г. стараниями А. В. Голенищева в Ковше была сооружена пристань. Она считалась наиболее удобной из трех, существовавших в то время на Камчатке (кроме нее подобные сооружения имелись в Тигиле и Нижнекамчатске) [15, л. 25].

30 июня 1829 г. Голенищев обратился к министру внутренних дел Закревскому с очередным рапортом о состоянии дел на вверенной ему территории. Одной из главных проблем, стоявших перед ее населением, являлась сложность со снабжением его продовольствием. Его морская доставка была сложна, дорога и сопряжена со множеством навигационных опасностей. За последние пять лет в Охотском море погибли три казенных транспорта, «потеря коих вместе с растратою казенного имущества и партикулярного (частного. — С. Г.) груза весьма ощутительна была для Камчатки». Морские катастрофы, по мнению Голенищева, являлись следствием недостатков конструкции судов, строившихся в Охотске, а также «неточной известности камчатских берегов, относительно к описанию оных». С учетом того, что суда доставляли на полуостров годовой запас продовольствия, срыв их своевременного подхода к камчатским берегам «губит надежды жителей целой Камчатки и подвергает их неминуемому бедствию недостатков и голода».

В качестве меры, облегчавшей сложившееся положение, Голенищев называл переселение на Камчатку землепашцев. Они могли бы обеспечить жителей местным хлебом и ячменем. Кроме этого, камчатской администрации следовало предоставить особое судно «для перевозки из Охотска в Камчатку партикулярного груза, как-то купеческих товаров, других разных вещей, также отправляющихся и пересылаемых на жительство в Камчатку разных сословий людей». Тариф на перевозку предполагалось установить равным 2 руб. за пуд, «и из них по одному рублю назначить в казну, а остальную часть — на команду, которая сверх казенных работ должна будет заниматься погрузкой и выгрузкой партикулярного груза».

Серьезным подспорьем населению могло бы стать «установление же внешней торговли», посредством которой «Камчатка была бы обеспечена за весьма сходные цены прочими продуктами и вещами, кои ныне

привозятся через Охотское море из России и продаются в несколько раз дороже тех цен, по коим они покупаются на месте изготовления...». Более того, Голенищев предлагал снабжать через Камчатку иностранными товарами дальневосточные и сибирские области, «принимая в соображение дороговизну товаров, доставляемых в Охотск, Якутск и даже самый Иркутск изнутри России, как-то: сукон, материи, крупчатой муки, круп продуктов, вин, сахару и прочего». Он полагал, что «выпуск сих товаров из Камчатки внутрь Сибири был бы полезен для оной, потому, что камчатские торговцы, не теряя своих выгод при вымене иностранных товаров на зверей, выпускали бы оныя в продажу в упомянутых городах дешевле-шими ценами противу ныне существующих».

Все сооружения порта, за малым исключением, пришли в полную негодность. «Казенные здания... ветхи и требуют непременных и частых починок, кроме одного флигеля, в недавнее время строенного. Трудность, с каковою доставляется из окрестных мест строевой березовый и тополе-вый лес, крайний недостаток мастеровых, нужных для производства работ, совершенно лишают возможности в скором времени привести в желаемое положение и устройство как квартиры морских чиновников, так равно и другие заведения, как-то морской лазарет, казармы служителей, магази-ны, флигель, занимаемый канцеляриею, и прочее. За всем тем, ветхость сих строений и неудобное их расположение необходимо требуют пере-стройки... В настоящее же время малое число мастеровых занято нужны-ми по порту работами, производство коих отлагать на дальнейшее время невозможно».

Число ремесленников можно было бы увеличить за счет обучения местных жителей, тем более, что в городе еще с 1818 г. действовала ремес-ленная школа, влачившая жалкое существование. «Сверх существующих ныне в порте казенных зданий, кои все без изъятия заняты, необходимо выстроить дом для ремесленной школы, коей ученики помещаются ныне в служительской казарме, по неимению здесь ремесленников. Приведение в должное положение и возможное совершенство ремесленной школы крайне необходимо как для казенных работ, так и для частных. До сего времени чиновники и жители порта, исключая простое сословие, все до-мовые вещи, как-то медную посуду, мебель и даже платье и обувь принуж-дены были доставлять из Охотска весьма дорогою ценою...»

В 1829 г. Петропавловск состоял из 55 строений: «из них 5 принадлежат духовенству, 27 — обывателям и 23 — морским служителям; строения сии имеют только одно название таковых, по справедливости же должно их назвать тесными убежищами, служащими приютом для людей, лишенных всякой возможности к устройению спокойных жилищ по состоянию, кроме двух или трех домиков, кои имеют нужные удобства для жизни... Первая

причина сей бедности заключается в скудости леса, вторая — в недостатке рабочих людей или вообще в малолюдстве, третья — в дороговизне существующей здесь на все вещи. Каждый промышляет только о том, чем пропитать себя, и заботится о прочем не достаёт ни сил, ни времени...»

Флотская экипажная рота, размещенная в Петропавловске, имела численность 99 чел., весьма слабую подготовку и нуждалась в укреплении не менее чем четырьмя офицерами или унтер-офицерами для обучения «здешних морских служителей дисциплине». В противном случае от них невозможно было бы требовать «той исправности по службе, которая зависит от совершенного знания оной». «Нижние чины» морского ведомства, загруженные казенными работами, не имели «ни времени, ни способов по бедности и малолюдству края сего улучшить содержание свое заработками, подобно нижним воинским чинам в России служащим и, получая от казны обыкновенную порцию одного провианта, терпят крайнюю бедность в содержании, состоящем из одного хлеба и рыбы, промысел коей не всегда бывает изобилен». Скудное содержание в сочетании с тяжелой работой и суровым климатом весьма отрицательно сказывалось на здоровье людей.

Начальник Камчатки вновь просил министра «для подкрепления здоровья и поощрения нижних чинов к службе улучшением их содержания... исходайствовать у благотельного правительства всем здешним нижним чинам морского ведомства разрешение производить в течение пяти месяцев, как-то марта, апреля, мая, октября и ноября, на каждого рядового и мастерового в неделю по три фунта мяса соленого и по одному фунту масла коровьего, и по чарке вина в сырые и ненастные дни, тем, кои будут находиться на казенных работах» [13, л. 131 об.—139].

В 1830 г. на Камчатке торговали два местных купца и пятеро приказчиков, привезшие из Охотска китайских и русских товаров на сумму 159 319 руб. 50 коп. С открытием навигации 1831 г. в Охотск были вывезены меха морских бобров, соболей, лисиц и выдр стоимостью 105 871 руб. Население Камчатской области в 1831 г. насчитывало 4 460 чел.: 2 523 мужчин и 1 928 женщин [16, с. 2].

Торговцы и промышленники, отправлявшиеся на Камчатку из Охотска и возвращавшиеся обратно, облагались сборами, состоявшими из платы за погрузку и провоз товаров в размере 50 коп. с каждого пуда и «пассажирных денег с каждого человека по 1 руб. 50 коп.», а также податей по 6 руб. с человека, «не исключая и детей, с сорока соболей по одному соболю, с 50 лисиц по одной лисице, и с кладей, принимаемых на вес, — по 2 руб. с пуда, исключая съестных припасов».

Голенищеву удалось увеличить до двух число судов, доставлявших на Камчатку продовольствие. «Годовая пропорция казенного провианта с давняго времени доставлялась из Охотска на транспортном судне, один раз

в год в Камчатку отходившем. На сей транспорт погружались также коммерческие клады, которые равно необходимы для столь отдаленного края, но при погрузке всего количества казенного провианта не оставалось для них достаточно места, от чего оные подвергались стеснению и порче, и тем причинялся ущерб торговцам, а командир судна от увеличения груза поставляем был в затруднение и даже в опасность при больших штормах».

Отныне на оба судна должны были помещаться «частные (т. е. торговые) клады и казенные для камчатских заведений вещи, примерно весом до 2 000 пуд., о коих Начальник Камчатки предварительно обязывает уведомлять Охотское Начальство с каждым весенним отправлением из Камчатки транспорта. Сей способ перевоза частных кладей и помещения их в надлежащем и сухом месте без затруднения торговцам, послужит, как полагало местное Начальство, важным подкреплением торговли в Камчатке; казенные же заведения совершенно обезпечатся продуктами, получаемыми из Охотска» [16, с. 16—18].

Следствием решения проводить на Камчатке иностранную торговлю «на десять лет на особо изложенных правилах», стало то, что летом 1830 г. Петропавловск посетило американское судно «Султан» из Бостона. Оно доставило сюда товаров на 18 000 руб. [16, с. 17].

За «Султаном» последовали суда других зарубежных торговцев. В феврале 1835 г. министр финансов дал ответ на представление А. В. Голенищева о том, что прибывший на американской шхуне в Петропавловск в 1833 г. В. Перс, доверенный американской компании, ходатайствовал об учреждении на Камчатке конторы по продаже товаров. Министр предоставлял разрешение этого вопроса «на благоусмотрение Сибирского Комитета, так как от сего можно ожидать некоторой для того края выгоды» [5, с. 227].

Дела Голенищева и подготовленные им документы показывают, что это был превосходный администратор, заботившийся о развитии благосостояния вверенной ему территории и ее населения. За годы службы на Камчатке он подал вышестоящему начальству ряд проектов, направленных на улучшение положения этой отдаленной российской окраины, большей частью не нашедших понимания и воплощения. Правящие круги, как это не раз бывало до этого, и не раз еще будет в последующие годы, большого интереса к Камчатке не проявляли. Поэтому предложения Голенищева не были поняты и осуществлены, и в первую очередь — ввиду значительной стоимости названных им мероприятий. В 1834 г. ему отказали в продлении срока пребывания в должности начальника Камчатки.

17 января 1835 г. начальство над территорией принял Я. И. Шахов.

В 1836 г. в Петропавловске проживали 606 чел.: 385 «мужска пола» и 221 «женска душа». В городе имелись 15 казенных зданий, 60 частных домов, церковь, шесть казенных магазинов, винный склад, артиллерийский сарай

и сарай для пожарных инструментов при полиции. Подходы к гавани охраняли четыре артиллерийских батареи [17, л. 4—4 об.]. В этом году Я. И. Шахов подал представление об узаконении давно сложившейся практики поднятия с открытием навигации на флагштоке, установленном на мысе Сигнальном, российского гюйса и стрельбы из сигнального орудия (заревой пушки) на восходе и закате солнца [5, с. 227—228].

19 августа 1837 г. в порт зашел французский фрегат «Венус», которым командовал Де-Пти-Туар. Он попросил разрешения установить в Петропавловске памятник Лаперузу, побывавшему здесь как раз пятьдесят лет назад. Я. И. Шахов пообещал сделать это на собственные средства, но обещания не сдержал [5, с. 96—97]. (Памятник Лаперузу, 200 руб. на сооружение которого взыскивали с давно оставившего Камчатку Шахова, поставили на перешейке между мысом Сигнальным и сопкой Никольской лишь в 1844 г.).

В начале июня 1838 г. в порт зашел английский бриг «Клименти», на котором гражданин США Джон Доминил привез товары и продовольствие на сумму 52 616 руб. 12 коп. [18, л. 51—53].

Иркутская казенная палата поручила начальнику Камчатки приобретать на заходивших в Петропавловск американских судах соль для нужд полуострова и Охотского края. Шахов купил на «Клименти» за 2 392 руб. 96 коп. 1 067 пудов и 12 фунтов соли. Она поступила в особый соляной склад в ведение его содержателя коллежского регистратора Бельского. 20 июня 1838 г. Шахов обратился в Иркутскую казенную палату с отчетом о сделке и сообщал, что заплатил за соль «из суммы, при мне имеющейся, под названием “ассигнованной на построение 4-х гражданских флигелей”...» [18, л. 21—21 об.].

Появившейся возможностью пополнить свои запасы воспользовались и жители порта. 8 июня 1838 г. к «его высокоблагородию г. начальнику Камчатки флота капитану 1-го ранга и кавалеру Якову Ивановичу Шахову» обратился живший в Петропавловске диакон Григорий Жилин с просьбой «дозволить мне купить шесть галлонов бренди». 22 июня об аналогичном желании Шахову рапортовал поручик корпуса штурманов Олесов [18, л. 12, 37].

В июле 1839 г. Я. И. Шахова сменил капитан-лейтенант Г. С. Шишмарев, а спустя короткое время в управление Камчаткой вступил капитан 2-го ранга Н. В. Страннолюбский.

В 1841 г. в Петропавловске побывал совершавший очередное кругосветное плавание русский военный транспорт «Або». Цель этой экспедиции «состояла собственно в отвозе материалов и разных вещей для Охотского и Петропавловского портов...»

Находившийся в числе офицеров транспорта Г. К. Блок так вспоминал об этом посещении далекой российской окраины: «19-го сентября мы пришли на вид Авачинской губы; но ветер был решительно противный

и к тому же такой тихий, что мы едва удерживали свое место лавировкою... На другой день, часу в три пополудни, нас подогнал хороший брамсельный зюйд-остовый ветерок, и мы весело понеслись ко входу в Авачинскую губу; но несколько позже спустился густой туман... Отдав якорь, мы салютовали 7-ю пушечными выстрелами. Исправность, с которою последовал ответный салют, невольно бросалась в глаза и доказывала, что нас ожидали нетерпеливо...

Вечером, часу в 11-м в исходе, нас посетили помощник начальника Камчатки и командир военного бота “Алеут”, чтобы поздравить с благополучным прибытием в их отдаленный край. Свидание было радостное и оживленное неподдельным весельем. Но вот, к 6-ти склянкам мы положили якорь и ошвартовались в полукабельтове от берега...» [18а, с. 234—240].

Блок обратил внимание на то обстоятельство, что иностранные купцы на Камчатке почти не имели конкуренции со стороны отечественных. «Право жаль, что в духе здешних торговцев вовсе нет, или, по крайней мере, очень мало энергической предприимчивости. Как могут они, например, видеть хладнокровно, что с 1832 года приходит сюда ежегодно американское трехмачтовое судно из Бостона, привозя необходимейшие для здешнего края продукты: муку, рис, вина, табак и многое т. п. Отсюда же это судно увозит прекрасную соленую рыбу и, напридачу, до ста двадцати тысяч рублей ассигнациями наличным капиталом. И сибирские купцы не обращают, по-видимому, никакого внимания на то, что иностранцы вывозят из России сокровища, которые с пользою могли бы оставаться в нашем отечестве, если б они решились ссудить на какая-нибудь пять-шесть лет не более 300 тысяч — капитал, который для таких людей не много значит.

Ну что бы завести хорошенький барк, тоннов в 400, ходил бы в Манилу, на Сандвинчевы острова и в Калифорнию, где так дешевы естественные произведения и рогатый скот, и тем оживить уединенный камчатский край хотя транзитною торговлею? Сколько задушевных русских “спасибо” отозвалось бы на это благодетельное предприятие?! Добрые камчадалы благодарят американцев за то, что они продают дробь по рублю и 1 $\frac{1}{2}$ руб. за фунт; а она не стоит у нас и пятнадцати копеек! Да мало ли, впрочем, чего можно было бы ожидать от Камчатки! Она, мимоходом будет сказано, “золотой край”!» [18а, с. 280—281].

А пока сложности с доставкой продовольствия и отсутствие свободной конкуренции нередко становились поводом для поднятия цены на него в городских лавках, что ложилось на плечи далеко небогатых обывателей дополнительной, нередко непосильной, ношей. Начальнику Камчатки в таких случаях приходилось воздействовать на недобросовестных торговцев административными мерами. Приведем один любопытный документ. 9 сентября 1843 г. Н. В. Страннолюбский адресовал городовому старосте

купцу А. Сахарову предписание «О неправильной торговой части» следующего содержания: «Ко мне доходят жалобы от жителей Порта, что приказчик Красавцов при продаже по непомерно дорогим ценам вынуждает покупателей брать у него вместе с чаем и сахар, иначе того и другого не продает ни в каком случае. Подобный род торговли прижимистый, особенно в нужде для покупателей, ни в России и ничуть там, где наблюдается за правильностью торговли, не существует, и продажа эта, явно стесняющая при здешней бедности жителей, противна здравому рассудку и установлениям по обеспечению народного продовольствия. Ибо все равно: будет если кто из покупателей иметь нужду купить что-либо на рубль, но Красавцов не продаст, а станет вынуждать его купить на сто рублей.

В предупреждении этого строго предписываю Вам объявить приказчику Красавцову и внушить ему, чтобы он подобного рода неправильной торговли отнюдь не производил; в противном случае, если дойдут ко мне еще жалобы о сем, то, кроме того, что с Красавцова взыщется тяжелый штраф, но я не премину уведомить Высшее начальство для принятия решительных мер по прекращению неправильной и стеснительной здесь торговли...» [19, л. 6—7].

Зависимость от привозного продовольствия можно было ослабить путем активного распространения огородничества. К этому начальника Камчатки побуждал опыт, накопленный еще во времена правления П. И. Рикорда и развитый А. В. Голенищевым, который даже организовал для этой цели «Камчатскую земледельческую компанию», просуществовавшую до 1840 г.

Н. В. Страннолюбский, выполняя распоряжения иркутского гражданского губернатора и Министерства государственных имуществ «о посеве и размножении картофеля и о награде за успехи», в ноябре 1842 г. рекомендовал городскому старосте «пригласить общественников мерами внушения и убеждения к распространению посева картофеля не только в огородах, но и на полях, указав при сем жителям пользу от картофеля как важнейшего пособия к обеспечению продовольствия (особенно в здешнем крае)». Одновременно он извещал, что 16 февраля 1842 г. «высочайшим повелением» установлены особые денежные премии жителям, «отличающимся особенными против прочих успехами в разведении картофеля». Премии устанавливались двух разрядов: 15 и 25 руб. серебром. В первую очередь поощряться должны были лица, сажавшие картофель не на огородах, а на полях, а также если они «введут употребление картофеля в корм скота или на другое полезное дело, например, на выделывание крахмалу, патоки и т. п.». Наиболее отличившиеся в этом деле могли быть даже представлены к награждению медалями [20, л. 1—3].

В 1845 г. начальником Камчатки стал капитан 2-го ранга Р. Г. Машин.

16 декабря 1846 г. император Николай I утвердил представление Государственного Совета о взимании платы за перевозку между сибирскими портами пассажиров и клади. В соответствии с ним плата бралась в таком размере: за одного пассажира — 1 руб. 70 коп., за пуд груза — 30 коп., за шкурку мехов — от 3 до 30 коп., за спиртные напитки: до 1851 г. — 14,5, а с 1851 г. — по 30 коп. с ведра. Тарифы на перевозки между Петропавловском и Аяном, а также между Петропавловском и Охотском устанавливались в размере 60 коп. за пуд. Из числа вырученных за перевозку сумм 35 % шло команде судна, 65 % — морскому ведомству [7].

Возросшее количество прибывавших в порт иностранных судов потребовало установления определенных ограничений, регламентировавших порядок их захода, нахождения в порту и оформления ухода. Такие правила Машин ввел в 1847 г. Этот документ также определял правила поведения экипажей в городе. Командам гребных судов разрешалось приставать к берегу в любом месте, «кроме пристани в адмиралтействе, в которой дозволяется приставать токмо командирам судов, вообще же вход в адмиралтейство запрещается» [5, с. 230]. Правда, по свидетельству П. Тихменева, в 1847 г. иностранные суда в Петропавловск не приходили [21, с. 156].

Заслуживает внимания упоминание Машина об адмиралтействе. Скорее всего, под этим словом, привычным для моряков того времени, он подразумевал территорию на берегу Ковша, на которой было сосредоточено весьма скромное местное портовое хозяйство. Имеющиеся о нем сведения не позволяют отождествлять его с тем значением, которое обычно вкладывается в это определение.

С деятельностью Р. Г. Машина связано развитие маячного дела в Авачинской губе. 9 января 1846 г. он обратился к генерал-губернатору Восточной Сибири с рапортом о необходимости устройства современного маяка с рефракторами. Он полагал, что его здание порт может возвести собственными силами, а затраты на это и на дальнейшее содержание маяка можно погасить за счет пошлины, взимаемой с приходивших коммерческих судов. Впрочем, впоследствии Машин отказался от идеи содержания маяка за счет портовых сборов.

Решение о строительстве маяка было принято в мае 1848 г., а 21 августа этого же года из Кронштадта под командованием капитан-лейтенанта Г. И. Невельского вышел транспорт «Байкал». На судне среди прочих грузов находились десять ящиков с маячным оборудованием. 12 апреля 1849 г. «Байкал» за рекордный срок — всего за 8 месяцев и 23 дня — прибыл в Петропавловск. Спустя год маяк на входе в Авачинскую губу был готов к эксплуатации [22, с. 61—62].

Маяк, заработавший 1 июля 1850 г., получил название «Дальний», так как он располагался на расстоянии более восьми миль от порта. Сооруже-

ние высотой 22 фута находилось на скале в 449 футах от уровня моря, возвышаясь над деревянным фундаментом. Над зданием на железном штоке стоял фонарь. Нижняя (жилая) часть маяка имела восьмигранную форму, верхняя, на которой располагался шток с фонарем, — шестигранную, над ним возвышался флюгер, показывавший направление ветра.

Других сооружений, кроме маячной башни, не имелось, за исключением землянки, в которой персонал маяка готовил пищу и жил холодной осенью. Для связи с Петропавловском и встречи судов использовался вельбот. Осветительный аппарат маяка включал девять ламп с рефлектором. Его постоянный белый свет был виден за 24 мили. При маяке находилась сигнальная пушка, которая в 1854 г. принимала участие в знаменитой Петропавловской обороне.

«Дальний» маяк считается самым старым на Дальнем Востоке. Планы дальнейшего обустройства маячного хозяйства связаны с деятельностью сменившего Р. Г. Машина В. С. Завойко, желавшего построить маяки на мысах Бабушкином, Раковом и Сигнальном. Об этом намерении 30 апреля 1852 г. он сообщал в Гидрографический департамент. Прошению «дали ход», и оборудование, включая осветительное, 22 августа 1853 г. отправилось из Кронштадта на транспорте «Неман». Однако спустя месяц транспорт потерпел крушение, во время которого погибли все его грузы. Постройка новых маяков из-за этого происшествия не состоялась [14].

К концу 1840-х гг. заметно усилился интерес к русским дальневосточным владениям, в том числе и к Камчатке, со стороны англичан и американцев. Летом 1848 г. у берегов полуострова появилось китобойное судно «Сюпириор» под командованием капитана Рейса. Его крупная добыча принесла высокий доход. В следующем году в северной части Тихого океана промыслили уже 54 американских китобоя. За сезон они добыли в русских водах 206 000 бочек китового жира и 2,5 млн фунтов китового уса [3, с. 44].

1849 г. стал для Камчатки особо знаменательным. В конце июля Петропавловск посетил генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев. Впервые на камчатскую землю прибыл администратор столь высокого ранга. Муравьев высоко оценил достоинства Авачинской губы и Петропавловского порта. Здесь у него окончательно созрела мысль о необходимости сделать Петропавловск главным тихоокеанским портом России. Муравьев рассматривал проект возможного переноса его на противоположный берег губы в бухту Тарья, наметил план строительства новых укреплений.

Итогом пребывания на полуострове этого крупного государственного деятеля стал перенос Охотского порта в Петропавловск и императорский указ от 2 декабря 1849 г. об образовании самостоятельной Камчатской области во главе с военным губернатором. Охотский порт, основанный

в 1731 г., вплоть до его перевода в Петропавловск был главным портом русского Дальнего Востока. Здесь базировались корабли Охотской флотилии, доставлявшие грузы на Камчатку и в Русскую Америку, отсюда велись гидрографические исследования, строились суда.

В феврале 1850 г. военным губернатором Камчатской области был назначен капитан 1-го ранга В. С. Завойко. Вот как оценивал грандиозные задачи, вставшие перед первым камчатским губернатором, пребывавший в это время на полуострове талантливый исследователь К. Дитмар: «На губернатора возложено было по возможности развить в стране земледелие и скотоводство, создать пути сообщения, как посредством устройства сухопутных дорог, так и постройкой новых транспортных и береговых судов, чтобы этими мерами сделать доступными отдаленные части края. Петропавловск должен был сделаться полезной станцией для военного флота, равно как для торговых судов и китобоев. Для этого, однако, недоставало рабочих и ремесленников, равно как мастерских и складов корабельных принадлежностей, да и самые строительные материалы для домов доставались с большим трудом, так как во всей южной части полуострова растет только лиственный лес» [23, с. 79].

Образование Камчатской области сопровождалось очередным подъемом в общественной и экономической жизни Петропавловска. Сюда перевозили портовое имущество из упраздненного Охотского порта и в течение 1850—1854 гг. провели ряд мероприятий, улучшивших портовое хозяйство: построили контору, литейную мастерскую для изготовления блоков и крючьев, новую пристань.

Эта эстакадная пристань хорошо видна на иллюстрации к книге У. Гильдера «Во льдах и снегах», вышедшей в Санкт-Петербурге в 1885 г. Судя по изображению, она размещалась в северной части Ковша примерно там, где в начале XX в. находилась пристань Добровольного флота.

Два трехмачтовых корабля, перегораживающие вход в Ковш, сооружение с поднятым над ним флагом (очевидно, батарея № 2 «Кошечная»), вооруженные ружьями люди, корабли на внешнем рейде, заметные через перешеек между Никольской сопкой и мысом Сигнальным — все это свидетельствует о том, что на рисунке показан порт в 1854 г., во время Петропавловской обороны. Впрочем, некоторые детали позволяют сомневаться в достоверности изображения: это и странные головные уборы людей, и явно искаженная панорама мыса Сигнального, который с восточного берега Ковша выглядит несколько иначе.

14 марта 1851 г. был утвержден штат Петропавловского портового управления. Он включал капитана над портом (являвшегося также помощником губернатора), помощника капитана, секретаря, бухгалтера и его помощника, двух кондукторов, содержателя магазинов, 14 вахте-

ров, 8 подшкиперов, 8 баталеров, 23 унтер-офицера «разных мастерств» и 20 писарей [7].

В октябре 1851 г. бостонский купец Бордман доставил на бриге «Нобль» в Петропавловск 400 бочек муки общим весом 2 177 пудов 28 фунтов. По свидетельству К. Дитмара, несколько лет ранее этот американский коммивояжер купил в Петропавловске дом с земельным участком и приспособил его для торговых целей. После этого он начал ежегодно доставлять сюда продовольствие.

29 октября 1851 г. Завойко распорядился принять «в магазин провиантский Морского ведомства только на пробу 40 бочек весом 277 пудов 31 фунт» стоимостью 451 руб. 26,5 коп., выдав доверенному Бордману гражданину США Кушину квитанцию на получение денег в Комиссариатском департаменте Морского министерства в Санкт-Петербурге. Часть муки принял содержатель Петропавловских провиантских магазинов Чудыбин. Ее остаток предложили продать населению Петропавловского порта, имевшего в ней большую нужду «по случаю розбития корабля Российско-Американской компании “Шелихов” и не привоза на оном для частной продажи муки».

Вопрос о выплате доверенному Бордману Кушину означенной суммы рассматривался в Санкт-Петербурге 14 августа 1852 г. на заседании Адмиралтейств-Совета. Расходы были отнесены «по смете 1852 года, на заготовление провианта ассигнованной». Завойко же было предписано, чтобы «на будущее время, в случае необходимости в заготовлении для Петропавловского порта припасов и вещей по распоряжениям тамошнего местного начальства», он доносил Комиссариатскому департаменту Морского министерства «как о сделанном распоряжении к заготовлению, так и о причинах заготовления...» [24, л. 25—25 об.].

Кроме «Нобля», порт в октябре 1851 г. посетил транспорт «Иртыш», пришедший из Аяна. Торговала на Камчатке и РАК. После некоторого перерыва компания возобновила деятельность на полуострове в 1843 г. Она «решилась не только продолжать торговлю, но и по возможности распространять ее и, наконец, не более как через четыре года сделалась в этом отношении первым деятелем для всего края».

До 1850 г. товары компании сдавались местным торговцам. В 1850 г. в Петропавловске вновь появился ее комиссионер. С 1851 г. ежегодный торговый оборот РАК превысил 125 тыс. руб. серебром. После приобретения судов, пригодных для совершения кругосветных плаваний, РАК начала доставлять на Камчатку товары и продовольствие прямо из России и Гамбурга. «Такой способ снабжения представлял выгоды не только в отношении распространения торговли в больших размерах, соответственно количеству и разнообразию получаемых товаров, но и в особенности был

полезен, когда в 1854 г. по военным обстоятельствам прекратились все средства к подвозу необходимых предметов в русские порты. Самое взятие неприятелем компанейского корабля “Ситха”, на котором находился значительный груз для Камчатки, уже не могло составлять чувствительного ущерба для края, так как магазины были снабжены в изобилии разного рода товарами еще до начала войны». С 1851 по 1853 гг. на Камчатку с Балтики доставили около 130 000 пудов ржаной муки и около 10 000 пудов крупы [21, с. 161—162].

В 1852 г. в Петропавловске жили 1 593 чел. Почти все мужское население состояло на казенной службе, будучи офицерами, чиновниками и «нижними чинами» — матросами, солдатами и казаками. «Петропавловск представлял единственный порт на много тысяч миль во всей северной части Тихого океана — порт, в котором моряки после невзгод и опасностей плавания по полярному морю должны были рассчитывать на возможность добыть провиант и еще более — отремонтировать суда и снабдить их хотя бы самыми необходимыми принадлежностями, каковы веревки, якоря, паруса, реи, и т. п. К сожалению, Адмиралтейство так мало заботилось обо всем этом, что здесь едва хватало запасных частей для собственных судов. Точно так же здесь не было никаких мастерских, имелись только небольшие, весьма примитивные приспособления для производства самих работ» [23, с. 125, 133].

При вложении определенных средств Петропавловск мог, по мнению Дитмара, превратиться в вывозной порт, способный обеспечить населению полуострова достойную жизнь. «То обстоятельство, что в Петропавловске большею частью лишь иностранные флаги, едва ли могло оправдать такой недостаток и такую беспечность в гавани, все же принадлежащей цивилизованному народу. Напротив, было бы во всех отношениях полезно путем самого предусмотрительного пополнения судового материала развить и собственное судоходство, чтобы таким образом все богатство северных морей не уходило в чужие страны, а оставалось дома».

Источником благосостояния при разумном использовании могли стать природные богатства территории. «Как легко было бы из доходов от китоловства, тюленьего боя и рыболовства привлекать на рынки Гонолулу, Шанхая и Сан-Франциско все необходимые для Камчатки товары, и таким образом очень дешево удовлетворять всевозможным потребностям населения. На самом же деле необходимые припасы доставляются теперь двумя нашими судами из Аяна. Сюда все товары... перевозятся на тысячеверстные расстояния из-под Иркутска по непроходимейшим местам, при невыносимейших страданиях людей и лошадей. Как легка и дешева была бы вся доставка провианта и припасов на судах из южных гаваней Тихого океана, особенно при уплате за них не деньгами, а местными продуктами. А эти

продукты были и есть чрезвычайно ценимые всюду товары — рыба, меха и моржовые зубы» [23, с. 126].

Проекты Дитмара остались на бумаге, для их реализации пока не было ни государственной воли, ни средств, да и складывавшаяся на Тихом океане внешнеполитическая ситуация не позволяла надеяться на их близкое и благополучное разрешение.

В начале 1850-х гг. в состав Камчатской (Охотской) флотилии входили брига «Иртыш» и «Курил», транспорты «Байкал» и «Охотск», тендер «Камчадал». Они перевозили в Петропавловск продукты, предметы снабжения и строительные материалы для новых сооружений, возводившихся в порту. Позже к ним присоединились шхуна «Анадырь» и боты «Алеут» и «Камчадал». В 1853 г. из Кронштадта пришел корвет «Оливуца», а в 1854 г. прибыли фрегат «Аврора» и транспорт «Двина». Таким образом, в Петропавловске сконцентрировались значительные военно-морские силы, а порт из береговой базы флота превратился в военно-морскую базу в современном понимании этого термина.

«База военно-морская... представляет собой оборудованный район побережья и прилегающего участка моря, обеспечивающий базирование и маневр сил флота, разнородное соединение военно-морского флота, предназначенное для всестороннего обеспечения базирующихся сил флота и ведения боевых действий в установленной зоне ответственности... Во главе военно-морской базы стоит командир, который обычно подчиняется непосредственно командующему флотом» [25, с. 362].

В целом мероприятия первой половины 1850-х гг. по приведению русского Дальнего Востока в оборонительное состояние (перенос основной базы флота из Охотска в Петропавловск, постройка в Петропавловске, Аяне, заливах Чихачева и Анива, в Императорской гавани и в устье Амура батарей и укреплений), позволили создать систему морской обороны тихоокеанского побережья. Петропавловский порт стал одним ее звеном. Вскоре ему предстояло на деле показать свою готовность к отражению агрессии.

В апреле 1854 г. Англия и Франция объявили войну России. Весть об этом до Петропавловска дошла лишь 14 июля. Полностью завершить строительство оборонительных сооружений для защиты от подошедшей англо-французской эскадры обитатели порта не успели.

Руководил постройкой фортификационных сооружений инженер-поручик К. И. Мровинский, давший порту следующую характеристику: «Гавань эта ограждена с южной стороны низменною узкою косою, состоящей из щебня и гравия. С восточной стороны тянется хребет горы Петровской, весьма пологий скат которой ограждает восточную и частию северную стороны гавани. Западная часть гавани отделяется от Авачинской губы двумя скалистыми горами: Сигнальною и Никольскою, между которыми

находится небольшой перешеек, называемый Ла-перуз и возвышающийся над поверхностью моря до 8 саж. Сигнальная гора имеет вышины 28 саж. и к Авачинской губе спускается почти отвесно, а к гавани довольно отлого. У этой горы корабли большого ранга могут подойти к берегу не ближе как на 150 саж. Никольская гора возвышается до 35-ти саж., и хотя сторона ее, обращенная к Авачинской губе, почти тоже отвесна, но местами от насыпавшегося щебня здесь образовались довольно затруднительные всходы на гору. К гавани и городу спуск более пологий. У Никольской горы корабли могут подходить к берегу на 100 саж.» [26, с. 88].

Техническое оснащение в порту, как мы знаем из замечаний К. Дитмара, отсутствовало. Это подтверждает и свидетельство участника обороны лейтенанта К. П. Пилкина, служившего на «Авроре». В письме к матери он сообщал: «Фрегат наш по необходимости остается зимовать теперь в Петропавловске; наши повреждения так значительны, что едва ли мы успеем их скоро исправить, тем более, что порт не имеет никаких средств, и мы должны будем исправляться сами...» [26, с. 45].

После неудачной для России войны, единственным успехом в которой стала героическая Петропавловская оборона, Петропавловский порт перестал существовать как военно-морская база, оставшись лишь административным центром огромной территории. Уже весной 1855 г. отсюда в Приамурье были эвакуированы гарнизон и военное управление, а в октябре 1856 г. ранее самостоятельную Камчатку преобразовали в округ, вошедший в состав вновь созданной Приморской области. В этом же году правительство решило «существующее ныне Петропавловского порта управление упразднить, а вместо одного учредить управление Сибирской флотилии и портами Восточного океана...» [5, с. 251]. Последовавшая в 1867 г. продажа Русской Америки и ликвидация РАК во многом привели к утрате и торгового значения порта. Его население значительно сократилось.

В 1856 г. городские обыватели имели одиннадцать домов, шесть лавок, семь кладовых, пять бань, пять лошадей, 46 коров и быков. В Петропавловский порт в этом году доставили товаров и продовольствия на общую сумму 51 687 руб., в том числе 855 пудов муки и круп. Стоимость пуда муки первого сорта составляла 8, второго — 6, ячневая крупа оценивалась в 7 руб. Пуд свежего мяса стоил 7, солонины — 8 руб. С полуострова вывезли 4 525 шкурок разного меха стоимостью 55 165 руб. 62 коп. «Главный предмет промышленности состоит в продаже товаров и харчевых припасов за наличные деньги, частью же привозимые товары купечеством отправляются в округ, где взамен оных получают личные деньги и пушные звери» [27, л. 26 об.—28].

20 мая 1857 г. городской староста А. Сахаров доносил Камчатскому земскому исправнику о том, что в городе торговали семеро купцов: трое

«иногородних» и четверо местных, принадлежавших к 3-й гильдии. В их число входили: В. Флетчер, доверенный иркутского купца И. В. Мамонтова Попов, доверенный «1-й гильдии купца, почетного гражданина и кавалера» П. И. Кузнецова, камчатские купцы А. Колмаков, А. М. Сахаров, И. Бушуев и сам А. Сахаров [27, л. 9].

Городская казна к началу 1857 г. имела 1 891 руб. 52,5 коп. За год ее приход составил 168, а расход — 68 руб. 05 коп. Все траты были «употреблены» на содержание городского управления [27, л. 23, 26 об.—31].

Спустя шесть лет, в 1863 г., в Петропавловске действовали восемь местных купцов 2-й гильдии, два иногородних 2-й гильдии и один иностранный 1-й гильдии. За год отечественная Амурская компания доставила сюда товаров на 22 298 руб., а иностранные купцы — на 148 017 руб. 26 коп. Основного в ту пору камчатского товара — мехов — коммерсанты приобрели на сумму 59 146 руб. 50 коп. [28, л. 15 об.—17].

В 1866 г. порт посетил корвет «Варяг». В составе его экипажа находился кадет Николаевского училища Степан Макаров, будущий вице-адмирал. По его сведениям, в течение навигации предыдущего 1865 г. Петропавловск посетили 18 судов. Они доставили сюда товаров на сумму 108 000 руб. Все городское население в этот период насчитывало лишь 471 чел. [22, с. 77].

В 1866 г. в порту наблюдалось оживление, какого не было уже давно. Этот год стал «временем надежд на возрождение прежней, более широкой жизни, на связь с остальным миром. Суда телеграфной компании (американской. — *С. Г.*) стояли на рейде, проволока и уголь лежали в их трюмах... Много тогда петропавловцы радовались и веселились; но былым мечтам не суждено было осуществиться» [29, с. 13]. Речь здесь идет о попытке компании «Western Union Exstension Co.», основанной в 1864 г. в Нью-Йорке, проложить телеграфную линию по дну Берингова пролива.

19 августа 1865 г. в Петропавловск на купеческом судне «Ольга» для проведения изыскательских работ прибыли посланные компанией специалисты. «Узкая набережная, полуразрушенная верфь, два китоловных судна и обнаженный остов до половины затопленного корабля — вот все, что представлялось нашим глазам», — в таком состоянии нашли американцы местное портовое хозяйство [30, с. 41].

Проект соединения Петропавловска телеграфной линией с остальным миром не состоялся, и город вновь погрузился в полусонное существование. Связь с материковой Россией поддерживалась пароходами, посещавшими гавань несколько раз в течение лета и осени, да зимой посуху на собачьих упряжках.

После ликвидации РАК и продажи американцам Русской Америки на Командорские острова хлынул поток авантюристов и браконьеров, варварски истреблявших морских бобров, котиков и песцов, спаивавших

местное население. В 1871 г. русское правительство сдало командорские пушные промыслы в аренду на двадцать лет американской компании «Гутчинсон, Кооль и К^о». Компания, став монопольным пользователем богатств островов, упорядочила их эксплуатацию. Она построила в Петропавловске пристань и склады.

В 1874 г. в казне Петропавловска имелись 9 152 руб. 58,5 коп. За год в нее поступили 725 руб. 96,5 коп., а на различные нужды потратили 552 руб. 29,5 коп. Основным занятием жителей порта являлось огородничество и рыболовство. Летом 1874 г. они заготовили для собственного пропитания 33 900 рыбин: 5 500 свежих, 17 900 соленых, 10 500 вяленых. «Кроме вышеозначенного количества, городские и окружные жители запасают еще рыбу в ямах под названием кислой, каковой заготовили, как по справкам оказалось у жителей порта, 52 000, а в округе до 603 000, которая в зимнее и весеннее время употребляется в корм для собак». Из числа ремесленников и мастеровых в городе жили два сапожника, два столяра, печник и кузнец. При этом ни один из них не имел учеников [31, л. 185, 190, 193].

В 1875 г. население города составляло всего 323 чел. В их число входили один потомственный почетный гражданин, 19 лиц купеческого сословия, 117 мещан, 20 иностранных подданных, 9 разночинцев. Здесь имелась школа, 52 жилых и 16 нежилых домов, семь купеческих лавок и 11 складов.

7 мая 1875 г. городской староста Э. Сандалин довел до сведения Петропавловского полицейского управления «ведомость справочным торговым ценам, состоявшим неизменно с 1 января по 1 мая сего 1875 года». Торговцы Чез, Филиппеус, Сандалин и Малованский продавали свои товары по следующим ценам [31, л. 175]:

- банка чернил — 50 коп.;
- дюжина карандашей 1-го сорта — 3 руб.;
- пуд стеариновых свечей — 24 руб.;
- банка молотого перца — 90 коп.;
- фунт табака — 32 руб.;
- дюжина шампанского — 48 руб.;
- сажень строевого леса — 50 коп.;
- плотницкий топор — 3 руб. 50 коп.;
- аршин холста — 20 коп.

В 1877 г. жители Петропавловска владели четырьмя лошадьми, 121 головой крупного рогатого скота и 555 собаками. Всего в округе имелись 825 лошадей, 2 374 быка и коровы, а также 9 085 собак [32, л. 193 об.]

Летом 1877 г. в порту гостил клипер «Гайдамак». Он стал первым русским военным кораблем, начавшим регулярные обходы северо-восточных берегов России, защищавшим их от иностранных контрабандистов и браконьеров и демонстрировавшим российский военно-морской флаг.

Клипером командовал капитан-лейтенант С. П. Тыртов. Его команда еще могла видеть остатки корпуса «Славы России», некогда служившей экспедиции И. И. Биллингса — Г. А. Сарычева.

В огромном Петропавловском округе в 1879 г. значился один город (Петропавловск), 13 сел, 46 деревень и сторожек, пять заимок. Численность его населения составляла всего лишь 6 263 чел.: 3 201 душ мужского и 3 062 женского пола. За этот год в округе появились на свет 222 младенца [33, л. 80 об.—86].

В апреле 1880 г. Э. Сандалин вновь отчитывался перед Петропавловским окружным полицейским управлением. По данным, приведенным в составленном им донесении, в прошедшем 1879 г. в Петропавловске жили 327 чел. Летом горожане заготовили 60 440 рыбин: 3 360 свежих, 17 530 соленых, 15 580 сушеных и 23 700 «кислых». Они посадили на своих огородах 271 пуд картофеля, сняв урожай в 2 578 пудов. Городские обыватели содержали четыре лошади, 115 голов крупного рогатого скота и 340 собак. Город имел одну школу, 51 частный дом, 26 частных бань и амбаров, четыре купеческие лавки и 16 складов. В число жителей входили 14 ремесленников: три повара, сапожник, по четыре печника и плотника, столяр и кузнец [33, л. 63—65].

В 1881 г. в Петропавловске насчитывалось 380 чел. За год в нем родились 37 младенцев и умерли 24 горожанина. Население округа в этом году составляло 6 556 чел. Интерес могут представить некоторые статистические сведения о населении Петропавловского уезда той поры. В нем жили: 14 дворян, 150 лиц духовного сословия с семьями, один канцелярский служащий, три потомственных почетных гражданина, 388 мещан, 22 фельдшерских и лекарских ученика, двое служителей почтового ведомства, 1 158 крестьян, 50 казаков, 63 отставных матроса и казака, 594 члена семей казаков и матросов, 4 095 камчадалов и 16 иностранцев [34, л. 9—11 об.].

24 августа 1882 г. в двадцать восьмую годовщину решающего дня Петропавловской обороны на портовой Кошке в честь славной победы русского оружия над англо-французским десантом был открыт памятник «Слава». Монумент, изготовленный в Санкт-Петербурге из чугуна, меди и бронзы, на Камчатку доставил крейсер «Африка». Экипаж «Африки» и команда клипера «Вестник» приняли участие в его установке. Помимо прямого назначения, памятник долгие годы играл роль ориентира для заходивших в порт судов.

В середине 1880-х гг. округ возглавлял А. С. Херсонский. «Священник, дьякон, доктор, агроном, судья, землемер и начальник края — вот весь административный аппарат Камчатки 1880-х годов. В те времена громкому названию города Петропавловска совершенно не соответствовал вид небольшого села с возвышающейся деревянной церковью и нескольких,

довольно крупного вида, хороших казенных построек. Выделялись также частные постройки торгового дома “И. Я. Чурин и Компания”, несколько американских контор, рыбных и пушных предприятий» [35, с. 246].

Прибытие в порт каждого судна в это время становилось весьма заметным событием. По словам М. Н. Симоновой, мать которой (С. Н. Херсонская) в 1882 г. стала первой в Петропавловске «казенной», то есть назначенной Министерством народного просвещения, учительницей, «первый весенний рейс, появление парохода — это праздник для всего общества. Этот пароход ждут с великим нетерпением. С последним рейсом осенью 1883 года пришла роскошная пара выездных рыжей масти лошадей с полной упряжью и экипажами для зимнего и летнего выезда — дар Императора моим родителям...» [35, с. 248].

По описи 1888 г. в порту размещались три пакгауза компании «Гутчинсон, Кооль и К^о» и имела небольшая пристань, построенная компанией в начале 1870-х гг.

Высшим должностным лицом округа, имевшим резиденцию в Петропавловске, во второй половине XIX в. являлся окружной исправник или, позже, окружной начальник. Он также выполнял функции начальника порта, вместе с окружным врачом принимая корабли Морского ведомства, патрулировавшие тихоокеанские воды. Для них на м. Сигнальном хранились запасы угля.

Сведений о наличии какого-либо штата, связанного с обеспечением работы порта, за исключением смотрителя маяка, не выявлено. Никакими ремонтными мастерскими порт не располагал. Не ясно также, существовала ли в Петропавловске лоцманская служба. Видимо, все формальности по обслуживанию редко заходивших коммерческих пароходов выполняли приказчики действовавших в окружном центре фирм, первенство среди которых занимали вначале американский торговый дом «Гутчинсон, Кооль и К^о», а затем отечественное «Русское товарищество котиковых промыслов», коим и принадлежала пристань в Ковше. Разгружали суда местные жители, плата за работу которым устанавливалась «по соглашению». Снятые вручную грузы «плечевым» способом относились в пакгаузы, какая-либо механизация в порту отсутствовала. Некоторые торговцы, для того чтобы ускорить обработку судов, имели на них особые команды грузчиков и плавсредства, доставлявшие товары на берег. Так поступал, в частности, А. Ф. Филиппеус — крупнейший русский купец, торговавший на тихоокеанском побережье в 1870—1880-х гг.

В тот период на берегах Авачинской губы действовали два маяка. Первый из них — стоявший на Маячном мысу — представлял собой деревянную башню, которую в 1886 г. построили во Владивостоке, а затем в разобранном виде на пароходе Добровольного флота «Кострома» доставили

на Камчатку. Маяк начал действовать 6 сентября 1886 г. Рядом с ним находился дом смотрителя [22, с. 66—67].

Второй маяк, называвшийся «Гаванский огонь», размещался неподалеку от города, у кладбища. Он стоял примерно в 400 саженях от основания Кошки и излучал белый свет. О том, каким было его устройство, сведений нет [36, с. 83].

В 1889 г. в городе «числилось 278 мужского и 277 женского пола... Товаров было ввезено в Петропавловск на 102 886 руб. 60 коп.». В округ их доставили еще на 57 785 руб. 8 коп. «Из этого числа продано на сумму 141 856 руб. 61 коп.». В 1889 г. казна получила с иностранных судов за якорную стоянку в Авачинской губе 60 руб. В 1891 г. за это же было заплачено лишь 30 руб. [37, с. 181, 320; 38, л. 6 об.—7].

В. Маргаритов, посетивший Камчатку в конце XIX в., сообщал, что «под влиянием более частого пароходного общения с внешним миром жизнь петропавловцев сложилась несколько иначе, чем внутри полуострова...». Он упоминает о наличии в порту «бывшей когда-то набережной, вымощенной камнем» [39, с. 120].

В 1891 г. истек срок аренды Командорских островов торговым домом «Гутчинсон, Кооль и К^о». Русское правительство передало это право отечественной компании «Русское товарищество котиковых промыслов» (РТКП), небольшие суда которой стали регулярно посещать Петропавловск.

В 1895 г. на «суммы инородческого капитала», предположенные к доставке в Петропавловск, сюда следовало привезти семена репы, брюквы, капусты, моркови, редьки, редиса и свеклы на сумму 31 руб. 10 коп. [40, л. 8—9], а для населения округа — прядева и серпов общей стоимостью 1 041 руб. 47 коп. [41, л. 27 об.—28].

В 1896 г. на восточном побережье Камчатки в районе Усть-Камчатска появился первый частный рыбный промысел: здесь начало работать РТКП, прошедшее опыты по засолке лосося. В последующие годы побережье Камчатки стало постепенно покрываться сетью участков, арендованных как русскими, так и японскими промышленниками. На жизни Петропавловска на первых порах это никаким образом не сказывалось: все промысловые грузы и заготовленная продукция минуя порт следовали сразу на побережье или обратно к месту назначения.

В 1897 г. прошла первая Всероссийская перепись населения. По ее данным, в Приамурском генерал-губернаторстве числилось 1 040 683 чел. Из них на население Приморской области, в состав которой входил Петропавловский округ, приходилось 222 856 чел., а на столицу округа — Петропавловск — менее 400 [2, с. 145]. В этом году Петропавловск посетил приамурский генерал-губернатор С. М. Духовский, отметивший царившую здесь картину «разрушения и запустения».

1 июня 1897 г. на Маячном мысу заработал новый Петропавловский маяк. Его башню собрали из чугунных сегментов, установленных на бетонном основании. Здесь же появилась новая казарма и хозяйственные постройки. При маяке имелась узкоколейная железная дорога, соединявшая причал на берегу Маячной бухты и склад [22, с. 67].

31 декабря 1898 г. начальник Петропавловского округа П. А. Ошурков докладывал военному губернатору Приморской области П. Ф. Унтербергеру о том, что для местных жителей существенным источником доходов является поставка свежего мяса заходившим в порт судам. Правда, «потребность в мясе в большом количестве появляется в Петропавловском округе только летом, то есть тогда, когда стоят на рейде в Петропавловске военные суда». Цена на мясо у поставщиков летом обычно составляла 12 руб. за пуд. Несмотря на «хорошую цену», доставка скота в город из округа нередко затруднялась отсутствием каких-либо дорог. Зачастую животные не могли попасть сюда ко времени начала навигации. Поэтому скот у местных жителей по цене 25—40 руб. за одну «скотину» заранее приобретали перекупщики [42, л. 5 об.—6].

2 июня 1898 г. Петропавловский окружной начальник извещал городского старосту о том, что он выдал 187 руб. «в уплату Добровольному флоту за фрахт пожарной машины для города Петропавловска». Эту сумму вручили суперкарго парохода «Сватау» Дягилеву [43, л. 5]. Машину заказали еще в прошлом году.

В 1899 г. в порту провела ряд работ команда военного транспорта «Шилка». Моряки построили угольный склад, установили сигнальный огонь и укрепили Кошку от размывания [15, с. 57]. Угольный склад в конце XIX — начале XX вв. снабжал прибывавшие в порт пароходы и корабли, приходившие для охраны русских берегов от иностранных браконьеров. Он принадлежал Морскому ведомству и располагался с внутренней стороны гавани у окончания мыса Сигнального, там, где сейчас находится угольный причал торгового порта. На этой территории стоял деревянный сарай. Только в 1891 г. сюда с угольных копей о. Сахалин привезли 62 500 пудов топлива [2, с. 258].

Конец XIX в. на Камчатке характеризовался быстрым ростом частной сезонной рыбной промышленности. Это, по словам А. П. Сильниченко, занимавшего в 1903—1904 гг. должность начальника Петропавловского округа, «обратило на себя внимание предприимчивых людей, и в Петропавловское окружное управление с первой почтой 1900 года стали поступать многочисленные заявления об отдаче рыболовных участков в аренду». Один из этих «предприимчивых людей», действительный статский советник В. Ивашинцев, просил передать ему участок у подножия сопки Никольской, где в то время находились пакагузы РТКП и склады морского пароходства Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) [44, с. 26—27].

Проект Ивашинцева не осуществился, но на берегах Авачинской губы наблюдалось оживление: здесь в бухте Тарья началось строительство первого в истории Камчатки промышленного предприятия — рыбоконсервного завода компании «Камчатское торгово-промышленное общество». Он заработал в 1901 г. и действовал два сезона, после чего был остановлен.

В течение XIX в. Петропавловск испытал несколько периодов различной продолжительности, на протяжении которых внимание к нему и к Камчатке в целом со стороны правительства резко усиливалось, сменяясь затем временами снижения интереса к этой отдаленной окраине империи.

Первый такой подъем пришелся на начало века и был вызван деятельностью пользовавшейся государственной поддержкой РАК. В это время она, наряду с морским ведомством, являлась основным пользователем портовой территории и акватории Петропавловска. В 1830-х гг. последовало некоторое охлаждение интереса к Камчатке, из-за чего не были реализованы многие предложения местных администраторов по развитию хозяйственной жизни территории и ее центра.

Второй, достаточно кратковременный, подъем наблюдался в середине века и даже ознаменовался учреждением отдельного камчатского губернаторства. После эвакуации Петропавловского гарнизона и продажи Русской Америки последовал очередной длительный, продолжавшийся до начала XX в., спад. В этот период правительство не располагало возможностями поддерживать на полуострове нормальную жизнь. Отныне главными распорядителями имущества порта стали частные промысловые компании: вначале американский торговый дом «Гутчинсон, Кооль и К°», затем отечественное «Русское товарищество котиковых промыслов», удовлетворявшие, как и все коммерческие предприятия, преимущественно собственные интересы.

К концу века стало очевидно, что сохранение столь отдаленных и труднодоступных территорий в составе России, их планомерное освоение и в перспективе превращение в источник экономического благосостояния страны возможно только при серьезном государственном участии.

ИСТОЧНИКИ

1. «Пойдем ныне по своему Отечеству...» Сборник историко-краеведческих статей / Составитель В. И. Борисов. — Усть-Камчатск, 1990.
2. **Алексеев А. И.** Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки до конца XIX века. — М., 1982. — 287 с.
3. Дальневосточное морское пароходство 1880—1980. — Владивосток, 1980. — 587 с.
4. Путешествие вокруг света в 1803, 4, 5 и 1806 годах по повелению Его Императорского Величества Александра I на кораблях «Надежде» и «Неве» под

начальством флота капитан-лейтенанта, ныне капитана 1 ранга Крузенштерна... — Ч. 2. — СПб., 1810.

5. Петропавловск-Камчатский. История города в документах и воспоминаниях (1740—1990). — Петропавловск-Камчатский, 1994. — 503 с.

6. **Крузенштерн И. Ф.** Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806 годах на кораблях «Надежде» и «Неве». — Владивосток, 1976. — 392 с.

7. **Сгибнев А.** Исторический очерк главнейших событий в Камчатке с 1650 по 1856 гг. // Морской сборник, 1869. — № 4—8.

8. Путешествие российского императорского шлюпа «Диана» из Кронштадта в Камчатку, совершенное под начальством флота лейтенанта (ныне капитана 1 ранга) Головина в 1807, 1808 и 1809 гг. — Ч. 2. — СПб., 1819.

9. Российско-Американская компания и изучение тихоокеанского севера. 1799—1815. Сборник документов. — М., 1994. — 278 с.

10. Морской энциклопедический словарь. — Т. 1. — Л.: Судостроение, 1991. — 504 с.

11. Путешествие в Южный Океан и Берингов пролив для отыскания Северо-восточного прохода, предпринятое в 1815, 1816, 1817 и 1818 годах... на корабле «Рюрик» под начальством флота лейтенанта Коцебу. — Ч. 2. — СПб., 1821.

12. Сибирские окраины. Областные установления, связанные с Сибирским Учреждением 1822 г. в строе управления русского государства. Историко-юридические очерки С. Прутченко. Приложения. — СПб., 1899.

13. **РГИА**, ф. 1264, оп. 1, д. 168.

14. **Алексеев А. И.** Первый маяк Камчатки / Камчатская правда, 1957. — 4 июня.

15. **Витер И. В.** Хроника строительства города Петропавловска (1740—1923). — Петропавловск-Камчатский, 1997. — 112 с.

16. Журнал Министерства внутренних дел. — Ч. 10. — СПб., 1833. — 96 с.

17. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1007, оп. 2, д. 37.

18. Там же, оп. 1, д. 305/124.

18а. **Блок Г. К.** Два года из жизни русского моряка. Описание кругосветного плавания, совершенного в 1840—1842 годах на российском транспорте «Або» // Библиотека путешествий. — СПб., 1854.

19. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1029, оп. 1, д. 32.

20. Там же, д. 19.

21. Историческое обозрение образования Российско-Американской компании и действие ее до настоящего времени / Сост. П. Тихменев. — Ч. 2. — СПб., 1863. — 338 с.

22. **Кусков В. П.** Камчатские были. — Петропавловск-Камчатский, 1970. — 112 с.

23. **Дитмар К.** Поездки и пребывание в Камчатке в 1851—1855 гг. — СПб., 1901. — 752 с.

24. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1005, оп. 1, д. 15.

25. Советская военная энциклопедия. — Т. 1. — М., 1976.

26. Защитники Отечества. — Петропавловск-Камчатский, 1989. — 272 с.

27. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1029, оп. 1, д. 106.

28. Там же, д. 112.

29. **Старицкий К. С.** Гидрографическая командировка в Восточный океан в 1865—1871 гг. — СПб., 1873.
30. **Кенан Дж.** Кочевая жизнь в Сибири. — СПб., 1896.
31. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1365, оп. 1, д. 5.
32. Там же, ф. 87, оп. 1, д. 98.
33. Там же, ф. 1034, оп. 1, д. 15.
34. Там же, д. 22.
35. **Симонова М. Н.** Петропавловск в 1880 годах. Очерк // Камчатка 1740—1940. Юбилейный сборник в память 200-летия основания гор. Петропавловска-на-Камчатке. — Шанхай, 1940. — 248 с.
36. **Витер И. В., Смышляев А. В.** Город над Авачинской бухтой (История города Петропавловска-Камчатского). — Петропавловск-Камчатский, 2000. — 205 с.
37. Географическо-статистический словарь Амурской и Приморской областей / Сост. А. Кириллов. — Благовещенск, 1894. — 541 с.
38. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1, оп. 4, д. 906.
39. **Маргаритов В.** Камчатка и ее обитатели. — Хабаровск, 1899.
40. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1530, оп. 1, д. 1.
41. Там же, ф. 1350, оп. 1, д. 1.
42. Там же, ф. 1530, оп. 1, д. 35.
43. Там же, д. 6.
44. **Сильницкий А. П.** Поездка в северные округа Приморской области. Записки Приамурского отдела РГО. — Т. 6. — Вып. 1. — Хабаровск, 1902. — 185 с.

ГЛАВА 3. «ПРИЗНАТЬ ОРГАНИЗАЦИЮ ПЕТРОПАВЛОВСКОГО ПОРТОУСТРОЙСТВА И ПОРТОУПРАВЛЕНИЯ НАСТОЯТЕЛЬНОЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ НЕОБХОДИМОСТЬЮ, НЕ ТЕРПЯЩЕЙ ДАЛЬНЕЙШЕГО ОТЛАГАТЕЛЬСТВА» (Порт в первой трети XX в.)

В начале XX в. морское сообщение оставалось главным способом связи Камчатки с материковой Россией. Гавань в Петропавловске продолжала выполнять жизненно важные для округа функции по приему судов, доставлявших сюда продовольствие и необходимые товары. Отсюда они сухим путем и сплавом по рекам развозились в окрестные селения.

В начале 1900-х гг. рейсы из Владивостока на Камчатку с заходом в Петропавловск совершали суда пароходства общества КВЖД, открытого в 1899 г. Ввиду убыточности камчатских рейсов пароходство получало правительственную субсидию. Расписание движения его пароходов на навигацию 1902 г. предусматривало четыре плавания с заходом в Петропавловск. Посещали порт и иностранные суда. Среди них быстро увеличивалось количество японских, свидетельствуя о бурном росте японской рыбной промышленности, эксплуатировавшей лососевые богатства полуострова. В 1902 г. в качестве портовых сборов с иностранных судов местные власти намеревались собрать уже 505 руб. [1, л. 81].

Перед русско-японской войной 1904—1905 гг. пароходство общества КВЖД открыло в Петропавловске свое агентство. В 1904 г. здесь жил бывший старший штурман пароходства Ц. Жаба [2, л. 40], являвшийся единственным квалифицированным моряком в городе. Возможно, что именно Ц. Жаба и был местным агентом пароходства. Во время военных действий он отличился, возглавив экипаж шхуны «Мария», доставившей на западное побережье полуострова продовольствие и ополченцев, сражавшихся с японским десантом.

Во время войны движение отечественных судов к камчатским берегам прекратилось, в Петропавловск заходили лишь случайные иностранные пароходы. В навигацию 1904 г. Камчатка не имела морского сообщения с Владивостоком. Необходимые населению казенное продовольствие и товары доставили при посредничестве Камчатского торгово-промышленного общества (КТПО) на американских пароходах «Редондо» и «Минеола» из Сан-Франциско.

Состояние местного портового хозяйства в 1904 г. характеризует отчет уполномоченного Министерства внутренних дел Н. А. Гребницкого, посетившего Петропавловск в этом тревожном году на фрахтованной «Минеоле».

«Петропавловский порт не оборудован пристанями; существующие пристани, принадлежащая Камчатскому торгово-промышленному обще-

ству, получившему их в наследство от Американской Компании, бывшей арендатором Командорских островов (торгового дома «Гутчинсон, Кооль и К°»). — *С. Г.*), — пришли в полную негодность; капитального ремонта их не производилось, не производится и до сих пор. Пристань на Сигнальном мысу, главное место загрузки углем военных судов и разгрузки судов Общества, пригодная для судов с небольшою осадкою, оказалась не удовлетворяющей своему назначению для глубоководного судна...

Сходили с судна на пристань, по которым могли быть выгружаемы товары, оказались короткими и изломанными; удлинить их было бы возможно, но плахи были завалены грузом. Пришлось грузить на шаланды с судна, а с последних подымать на пристань и оттуда уже носить в магазины; казенные магазины в порту для груза оказались непригодными: мучной склад требует капитального ремонта, перестилки пола, склад для соли совсем ветхий. Выгрузку надо было произвести в пустые угольные склады Морского ведомства, хотя и требующие тоже капитального ремонта, но по своему состоянию все же лучше складов гражданского ведомства...

В легкий дождь, когда можно было выгружать керосин, лард, — вообще все товары в укупорке, не боящейся незначительного дождя, выгрузка тоже прекращалась, так как рабочие не имели никакой защитной одежды от мокроты. Только благодаря расплате с рабочими наличными деньгами... удалось заставить рабочих заниматься регулярно выгрузкою, причем давалась плата за сверхурочную работу.

Камчатский рабочий слабосилен и сильно привержен к крепким напиткам, живя впроголодь, окруженный обилием пищевых веществ в воде и на суше, — результат его нравственно-социального развития, для поднятия которого ни школа, ни духовенство, не говоря уже об администрации полицейской, ничего не сделали. Надо считаться еще с тем, что Петропавловск — портовое место, где для женщин и мужчин существует легкий заработок от судовых команд. Выгрузка казенного довольствия, которая могла быть закончена в три дня, затянулась на неделю. Отчасти в замедлении виноваты были и грузы самого Камчатского торгово-промышленного общества, отвлекавшие немногочисленных рабочих: грузы приходилось возить на баржах и выгружать на вновь сооруженную временную пристань, а затем подымать их в гору. Немало задержал также прием питьевой воды в цистерны... Пришлось устраивать импровизированный водопровод для налива шлюбок, берущих не более 5 тонн.

Данной Камчатским торгово-промышленным обществом за выгрузку попудной платы в 15 коп. с пуда при неустройстве пристаней, неопытности грузчиков и общей нераспорядительности его агентов хватило в обрез. Более чем странно, что в коммерческом предприятии, при массе служащих, нет распорядителя-хозяина; служащие не имеют ни малейшего понятия

о грузах и их распределении, что сказалось далее в портах, где на открытых рейдах пришлось сортировать грузы и тем задержать разгрузку. Распорядителей было много, но не было толковых исполнителей. Указывая на это обстоятельство потому только, что при условии фрахтования судна поденно такой порядок — прямой убыток для той и другой стороны, т. е. казны и контрагента».

Обрисовав эту печальную картину, Гребницкий предложил ряд мер по улучшению состояния порта: «благоустройство по оборудованию пристаней, разгрузочных средств и приведение в порядок казенных магазинов». Он указывал, что наилучшим типом складов являются сооружения из «волнистого», то есть гофрированного железа. «Для Петропавловска это и наиболее дешевый способ, так как строевой лес надо привозить издалека: из Америки, Аяна, Сахалина и нанимать рабочих в Китае или Японии; местные строители слишком неопытны и неумелы». Спустя десятилетия после описываемых событий в Петропавловске возводились склады именно этого типа.

Облегчить доступ к пристани можно было разделением складов Морского ведомства и КТПО, стоявших вперемешку на м. Сигнальном. Такое их совместное существование не могло быть далее терпимым «из-за вечных споров за пользование пристанью» [2, л. 21—23].

К 1 января 1905 г. в Петропавловске жили 1 111 чел. Местную интеллигенцию представляли начальник уезда С. М. Лех, его помощник М. И. Сотников, врач В. Н. Тюшов, священники Н. Комаров и И. Явуляев, инспектор школы Л. Л. Роберт, П. Н. Косыгин, П. М. Ворошилов. Торговые дела вели доверенный КТПО К. Г. Фон-Вильдеманн, Г. М. Чупятов, Ин. П. Русинов, П. Н. Пл...цев, доверенный О. П. Огородниковой китайский поданный Сен-Тян-Зянь, иногородние предприниматели В. В. Стовский, И. П. Леппялуото, Джон Южынон, И. П. Русанов. Эта же численность населения города (1 112 чел.) сохранилась и в начале следующего 1906 г. [3, л. 1, 10].

В течение навигации 1905 г. Петропавловск посетили несколько иностранных судов. 17 мая сюда пришел американский пароход «Монтара», 20 мая — германский «Степней», зафрахтованный американцем Сторком для скупа пушнины, затем — «Австралия» из Сан-Франциско с грузами для Камчатки, Командорских островов и охотского берега.

В ясный теплый полдень 2 июня в Авачинской губе появилось четвертое судно, обратившее на себя внимание обывателей тем, что «шло смелым обычным ходом. Было видно, что штурман корабля был уверен в себе». Пароход «Цецилия» под командованием офицера запаса военного флота нес германский коммерческий флаг.

По давно заведенному порядку для выполнения требуемых формальностей на «Цецилию» прибыли начальник уезда и уездный врач. Никакого груза на ней не имелось, зато здесь находился некий барон Криглштейн,

назвавшийся «корреспондентом венских газет» и заявивший, что «не зная, где японская и русская эскадры, разыскивает эти эскадры и теперь, зайдя в Петропавловск за пресной водой, устремится вновь к предполагаемому месту военных действий между японской и русской эскадрами». От Криглштейна камчатцы «сперва с недоверием, а потом с отчаянием» узнали о разгроме русского флота при Цусиме.

«Приход этого судна был странной загадкой как для местной администрации, так и для населения... Были ли это агенты Японии, искавшие остатки нашего флота по уединенным бухтам северных морей, или это были агенты других государств, которые, пользуясь нашей войной с Японией, посылали свои разведки для ознакомления с северными портами, что могло пригодиться в будущем...». 6 июня «Цецилия» ушла в Николаевск-на-Амуре. В Татарском проливе она потерпела аварию, наткнувшись на мель. Происшествие обошлось без жертв [4, с. 103—106].

Вскоре в Авачинской губе появился враг: 31 июля сюда зашли японские легкие крейсера «Сума» и «Идзуми». Они обстреляли город и высадили десант, на короткое время занявший Петропавловск. В ходе этого нападения, по имеющимся данным, портовое хозяйство не пострадало.

После окончания русско-японской войны на Камчатку совершали плавание транспорты Сибирской военной флотилии и суда пароходства «Русь». Результатом военных действий стало осознание правящими кругами России опасности потери дальневосточных владений, в том числе и Камчатки. Для усиления связи полуострова с материком было решено увеличить количество паромных рейсов по так называемым «северным линиям».

В конце 1905 г. организовалось «Товарищество паромных предприятий на Дальнем Востоке», с которым в 1907 г. Министерство торговли и промышленности (МТиП) заключило договор на выполнение охотско-камчатских рейсов. Деятельность Товарищества оказалась убыточной, поэтому в марте 1908 г. Совет Министров по настоянию МТиП передал все эти рейсы субсидируемому правительством Добровольному флоту (ДФ), который из года в год начал планомерно наращивать их количество. С этого времени на долгие годы ДФ и его приемники (Совторгфлот, Дальневосточное государственное морское пароходство) стали основными снабженцами Камчатки.

Другими мерами противодействия японской экспансии стали предоставление отечественным рыбопромышленникам ряда льгот, привлечение к освоению отдаленных территорий переселенцев, установление с окраинами надежной радио- и телеграфной связи.

В 1908 г. Министерство почты и телеграфа начало строить в Петропавловске мощную искровую радиостанцию, способную поддерживать связь с материком и с находившимися в море судами. Одновременно подобные станции возводились во Владивостоке и Николаевске-на-Амуре. Их соору-

жение завершилось в 1910 г. Станция в Петропавловске начала действовать 10 ноября 1910 г., но менее чем через два месяца — 4 января 1911 г. — она сгорела. К концу 1911 г. ее отстроили вновь. В годы Первой мировой войны (1914—1918 гг.) русский Дальний Восток был опоясан сетью радиостанций. Так, на более мощную станцию в Петропавловске были ориентированы небольшие установки в Усть-Камчатске и на Командорах [5, с. 94].

Одним из звеньев в цепи этих мероприятий стало повышение территориального статуса Петропавловского округа. В 1908 г. приамурский генерал-губернатор П. Ф. Унтербергер рекомендовал правительству основательно заняться освоением Камчатки и вновь выделить ее в «отдельную область во главе с губернатором» [6, с. 60].

28 апреля 1909 г. Государственная Дума изучала доклад комиссии по направлению законодательных предположений «Об административном переустройстве Приморской области и острова Сахалин». Результатом обсуждения стало решение о восстановлении в составе Приамурского генерал-губернаторства ранее существовавшей административной единицы — Камчатской области. В августе этого же года Министерство внутренних дел утвердило «Временное положение об управлении Камчатской областью» [7, с. 263—266].

Исполняющим должность губернатора Камчатской области был назначен статский советник В. В. Перфильев. Второй (по счету от В. С. Завойко) камчатский губернатор прибыл в Петропавловск на пароходе ДФ «Тамбов» в августе 1909 г. Этот же пароход привез из Владивостока материалы для постройки зданий, а также русские и китайские артели, нанятые для выполнения работ. «Тамбов» разгружался весьма медленно из-за полного отсутствия в порту какого бы то ни было погрузо-разгрузочного оборудования. Грузы извлекались из трюмов судна вручную, а затем отвозились по проложенной по пристани и территории порта узкоколейке (декавильке) с ручной тягой, а также при помощи шести лошадей и такого же количества телег. Лесные материалы, использовавшиеся для строительства административных и жилых зданий, размещались на казенных складах, стоявших на Кошке.

Одновременно судно принимало с одной из рыбалок улов, который подвозили к нему на катере, снабженном керосиновым мотором. Затем «Тамбов» отправился к другим промыслам Авачинской губы, возле которых были устроены небольшие пристани [6, с. 62; 8, с. 98—99].

Преобразование Петропавловска в областной центр и резиденцию губернатора, необходимость противостоять расширению японского экономического присутствия на полуострове и способствовать начинавшемуся подъему отечественной рыбной промышленности требовали обустройства здешнего порта, имевшего единственную пристань, возле которой пароход мог обрабатывать лишь один трюм.

Еще в 1906—1907 гг. КТПО построило в Ковше новый пирс на сваях. Об этом свидетельствует Г. А. Крамаренко, побывавший на полуострове с целью обследования его рыбных богатств и определения возможных путей развития камчатской рыбной промышленности. 3 июля 1907 г. пароход, на котором он приехал, «отдал якорь у Петропавловска, ошвартовавшись к вновь устроенной удобной пристани» [9, с. 249].

В своем проекте экономического оживления Камчатки в качестве мер для привлечения сюда отечественного капитала и населения Крамаренко предлагал построить железную дорогу от западного побережья полуострова до Петропавловска и мол в Усть-Камчатске, который мог облегчить стоянку судов: «Факт тот, что Камчатка рыбой колоссально богата, а рынки для этого продукта обеспечены. Поэтому необходимо обратить внимание на возможность соединения всех речек западного побережья между собою железнодорожной линией с выходом последней в Петропавловский порт. Без сомнения, если бы такой проект оказался бы осуществимым с технической стороны, то Камчатка заняла бы наивыгоднейшее в мире значение в рыбном промысле. Протяжение этого железнодорожного пути 500—700 верст, и тогда все невыгоды упомянутого района сами собой исчезнут; побережье быстро заселилось бы и могло бы иметь прекрасные заработки от промысла. Петропавловский порт, имея за собою 8—9-месячную навигацию, превратился бы в живой коммерческий порт» [9, с. 296].

(Проект Крамаренко в начале XX в. не был реализован, но в 1930-х гг. постройка железной дороги по указанному им маршруту рассматривалась Акционерным Камчатским обществом как один из способов продления времени работы рыболовных промыслов и обеспечения надежного вывоза заготовленной на них рыбопродукции через закрытый и относительно оборудованный порт. В конце 1950-х гг. к идее связать западное побережье полуострова и Петропавловск подвесной монорельсовой дорогой обращался и Камчатрыбпром).

Схожее мнение в 1908 г. высказывал и П. Ф. Унтербергер: «Прекрасная гавань... достаточно поместит большое количество глубоководных судов, имеет вполне обеспеченное сообщение с морем и доступна для навигации почти девять месяцев в году».

Быстрый рост масштабов рыбной промышленности на Камчатке в конце XIX — начале XX вв. характеризуется цифрами вылова рыбы, млн шт. (табл. 3.1) [10, л. 168].

Таблица 3.1

Год	1896	1910	1911	1912
Вылов рыбы	4	25	60	40

Если в 1896 г. на полуострове в аренде находились два промысловых участка, а в 1903 г. на торги их выставлялось всего восемь, то к 1907 г. число

действовавших промыслов достигло 74. Улов рыбы по всем морским и речным участкам в 1907—1914 гг. в целом по области показан в табл. 3.2, тыс. пудов [11, с. 12].

Таблица 3.2

Годы	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
Улов	2 985	3 189	5 166	7 749	8 211	5 941	7 838	8 162

Количество арендованных участков на побережьях Камчатки за 1907—1912 гг. характеризуется следующими цифрами (табл. 3.3) [11, с. 12].

Таблица 3.3

Годы	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Участки	74	100	169	149	205	197

Увеличение объемов производимой на полуострове рыбопродукции иллюстрируется возрастанием сумм взимаемой с рыбопромышленников арендной (с морских участков) и попудной (с речных участков) платы. Если в 1911 г. она составила 301 270, то в 1912 г. — 355 622, а в 1913 г. — уже 534 220 руб. [12, с. 27]. В 1914 г. производство товаров из лосося распределялось следующим образом: на западном побережье (4 211 тыс. пудов) на долю японцев приходилось 90 %, на долю русских — 10 %; на восточном (1 611 тыс. пудов) — 76 и 24 % соответственно [13, с. 107].

Заметное увеличение грузооборота порта отмечается с 1908 г. Одновременно начал прирастать и городской бюджет. Если в 1908 г. он исчислялся всего в 1 783 руб. 67 коп., то спустя год — уже в 2 096 руб. 62 коп., то есть вырос на 17,5 %. Третью часть бюджета составили сборы за якорную стоянку с заходивших в Ковш судов: в 1908 г. — 635 руб. (35,6 %), в 1909 г. — 705 руб. (33,6 %) [14, л. 2—2 об.].

К 1913 г., то есть через шесть лет, грузооборот возрос более чем в 13 раз, а количество доставленных в Петропавловск пассажиров увеличилось почти вшестеро (табл. 3.4). «Эти данные наиболее убедительно указывают на постепенное развитие жизни в крае», — свидетельствовал действительный статский советник Н. В. Мономахов, ставший в марте 1912 г. новым губернатором Камчатской области [12, с. 45].

Таблица 3.4

Год	Грузы, пудо-фут.	Пассажиры, чел.
1908	14 000	250
1909	60 000	450
1910	100 000	700
1911	113 570	1 016
1912	134 710	1 623
1913	187 267	1 460

В течение 1912 г. в пункты области прибыли 116 судов, из них 77, то есть 66,4 %, — под отечественным флагом. Наиболее посещаемым оказался областной центр — Петропавловск, — в который зашли 62 судна, то есть более

половины их общего количества. Их государственная принадлежность распределилась следующим образом: Россия — 41, Норвегия — 12, Япония — 4, Китай — 4, США — 1 [11, с. 14].

14 апреля 1912 г. Н. В. Мономахов докладывал министру внутренних дел о состоянии городского хозяйства. В Петропавловске жили 1 189 чел., в том числе 102 корейца, 108 китайцев, 28 японцев и 9 иностранцев-европейцев. В городе действовало 21 торгово-промышленное предприятие, но в их числе не имелось ни одного фабрично-заводского. Стоимость 304 строений, без учета казенных и церковных зданий, составляла 700 000 руб. Правительственные и общественные учреждения были представлены двумя церквями, часовней, двумя школами, почтовым отделением, окружным судом, казначейством, канцелярией губернатора, уездным полицейским управлением, радиостанцией, больницей и камерой мирового судьи [14, л. 80].

Образование Камчатской области и развитие отечественной рыбной промышленности повлекли за собой рост грузоперевозок. С 1908 г. число заходов судов ДФ в Петропавловск росло год от года. Количество срочных рейсов, выполненных по северным линиям в 1908—1917 гг., показано в табл. 3.5.

Таблица 3.5

Год	1908	1909	1910	1912	1916	1917
Рейсы	6	9	10	17	21	24

Естественно, что рост грузооборота потребовал расширения скромного портового хозяйства.

В 1909 г. на Камчатке работала экспедиция Управления водных путей Амурского бассейна. Экспедиционный пароход «Владивосток» встал к пристани КТПО. «Приходящие в порт суда, как военные, так и коммерческие, швартуются обычно непосредственно к свайной пристани, построенной в Петропавловском Ковше Камчатским торгово-промышленным товариществом, где разгружаются, принимают запасы угля, склады которого находятся возле пристани на берегу, и который подвозится вдоль пристани по легкому железнодорожному пути (декавильке) на вагонетках; пополняют в случае надобности запасы воды, для чего по пристани устроен трубопровод, подающий воду из ключей, текущих с Петровской горы, у подножия которой находится город» [8, с. 14—15].

Губернатор В. В. Перфильев весьма низко оценивал деятельность КТПО, длительное время бывшего монопольным пользователем богатств полуострова. «Несмотря на многолетнюю работу... Камчатское Общество, единственное учреждение, располагавшее здесь и средствами, и возможностью, ничего не внесло в отдаленную Камчатскую окраину культурного, что содействовало бы ее развитию и улучшению быта местного населения, чем обыкновенно сопровождается деятельность всякого крупного

капиталистического предприятия». По его мнению, «трудно ожидать, чтобы и в будущем при такой постановке дела Камчатское Общество внесло какое-нибудь культурное влияние на Камчатский край или содействовало разработке и развитию его естественных богатств. Поэтому, казалось бы, не представляется решительно никаких оснований поддерживать это маложизненное учреждение новыми льготами и поощрением» [15, л. 105].

Наверное, мнение первого лица области сыграло определенную роль в том, что главенствующую роль в развитии порта в Петропавловске отныне стал играть ДФ. В 1911—1912 гг. его интересы здесь представлял агент коллежский ассессор В. Ю. Медзыховский. 4 апреля 1911 г. управляющий делами ДФ на Дальнем Востоке капитан 2-го ранга в отставке В. К. Крафт выдал ему доверенность «до 31 декабря 1911 г. на исполнение всех полномочий» [16, л. 3].

Имевшееся в порту причальное и складское хозяйство, ранее принадлежавшее КТПО, перешло в ведение агентства ДФ. Доверенный КТПО А. Яуналксне передал Медзыховскому деревянную пристань на сваях длиной 327 футов и шириной 20 футов, построенную из американского леса хвойных пород. Настил на пристани был образован тремя рядами досок шириной в 2 дюйма (дюйм равен 25,4 мм) общей толщиной 10 дюймов. На его изготовление ушло 100 досок. Пристань находилась в северной части Ковша. По ней и по прилегающей территории проходила узкоколейка длиной 512 футов, по которой перемещались четыре двухосные платформы-вагонетки. К пристани был подведен водопровод. На переданной ДФ территории находились следующие сооружения: пакгауз из брусьев, обшитый деревом, пакгауз без фундамента, сарай для катера и развалины бывшего деревянного склада. Кроме этого, агентству флота достались шесть якорей и сходня для парохода [17, л. 125—125 об.].

18 июля 1911 г. Медзыховский обратился к председателю комиссии «по отводу земельных участков в г. Петропавловске» с прошением о предоставлении: «1) Участков под постройку дома для агентства, служебных квартир для служащих и отдельного дома под квартиру агента. Отвод участка для этой цели желателен был бы из свободных земель, лежащих ниже больницы между берегом Ковша и... ведущего к Кошке. 2) Берегового участка для постройки пристани пароходов Добровольного флота на косе со стороны Авачинской бухты и другого берегового участка с противоположной стороны косы по берегу Ковша для постройки пакгаузов Добровольного флота. Последние два участка желательны были бы один против другого, дабы можно было их соединить рельсовым путем для перевозки грузов, имея в виду, что средняя полоса берега косы должна оставаться свободной для прохода и проезда по ней вдоль всей косы».

В состав комиссии «по выяснению вопросов о постройке пристани Добровольного флота с наружной стороны Кошки» вошли городской староста Г. М. Чупятов, командир охранного крейсера «Командор Беринг» А. А. Щербинин, командир канонерской лодки «Манчжур» Н. П. Сергеев, начальник Петропавловского уезда С. М. Лех, областной инженер К. А. Заранек, чиновник для особых поручений В. Р. Векентьев и сам Медзыховский.

20 августа 1911 г. комиссия обратилась к губернатору с просьбой об отводе ДФ участка «длиной не менее 300 футов с одной стороны на расстоянии 785 футов от основания Кошки, а с другой стороны — 455 футов от ее конца, иначе говоря, в 100 футах от памятника “Слава”...». Перфильев увеличил расстояние от планируемых к постройке сооружений до монумента: «Применительно к отводу участка для устройства пристани с наружной стороны Кошки препятствий не встречаю, но не ближе 20 саженей (42,6 м. — С. Г.) от памятника “Славы”, дабы не портить вид последнего» [16, л. 1—1 об.].

Медзыховскому предписали возводить строения таким образом, чтобы не закрывать «Славу» сооружениями и стоящими у пристани пароходами. Как известно, этот символ мужества защитников города в 1854 г. удовлетворял и более приземленные потребности: «Памятник ныне служит створным знаком входящим в порт судам и поэтому должен быть всегда открыт для этой цели, что будет невыполнимо при постройке проектируемой пристани...» [18, с. 136]. Так часть намеченных Медзыховским планов осталась не реализованной.

В результате усилий Медзыховского ДФ обзавелся для обустройства своего хозяйства участком, располагавшимся у основания Кошки: отныне порт перешагнул свою традиционную территорию, ранее ограничивавшуюся северной частью Ковша.

В 1912 г. Медзыховский составил план эстакадной пристани Г-образной формы, получившей название «Глаголь» (от соответствующей буквы старославянского алфавита). Изображенная на нем пристань прилепилась своим основанием к небольшому мыску, находившемуся в северной части Ковша, хорошо заметному еще на ранних планах Петропавловской гавани. Когда-то во времена штурмана Елагина здесь стоял «магазин» Второй Камчатской экспедиции. Неподалеку от пристани размещалось агентство ДФ.

Деятельность агентства получила поддержку правительства. В 1912 г. у камчатских берегов работала экспедиция Управления портовых изысканий Тихого океана, снаряженная Отделом портов МТиП. Ее возглавлял заведующий портовыми изысканиями в Тихом океане инженер путей сообщения Г. Л. Фаерман. В этом сезоне экспедиция выполнила только промерно-съёмочные работы.

В следующем году исследования продолжили. Одновременно решили упорядочить взаимоотношения между основными пользователями терри-

тории Ковша: ДФ и Морским министерством. 11 июля 1913 г. Отдел торговых портов выдал предписание № 6593, которым указал Фаерману «представить более подробные данные о месте расположения и размерах прибрежной полосы Петропавловской гавани» в связи с предстоящим решением вопроса о переходе ее в ведение МТиП. 25 июля 1913 г. император Николай II утвердил решение Совета Министров о передаче МТиП полномочий по распределению береговой полосы Петропавловска между ним и Морским министерством.

21 августа 1913 г. Фаерман отчитывался о проделанной работе. По его словам, «из имеющихся в настоящее время трех участков для причала и складов один у мыса Сигнальный (размерами 100 на 50 сажень) находится в распоряжении Морского министерства, а двумя пользуется торговое мореходство (участки на Кошке и в северной части Ковша у пристани ДФ. — *С. Г.*), причем из двух последних только один оборудован пристанью. Несомненно, что в ближайшем будущем потребуются улучшить условия стоянки и производства грузовых операций как в Ковше, так и во внешней гавани, главным образом у “Косы”.

Поэтому для нужд торгового мореплавания необходимо передать в ведение Министерства торговли и промышленности береговую полосу Внутренней гавани (Ковша) около 700 пог. сажень, косу — 220 пог. сажень и часть восточного берега — 550 пог. саж... Морскому же ведомству желательно предоставить западный берег Внешней гавани, т. е. береговую полосу длиной 250 сажень к северу от мыса Сигнального...»

По мнению Фаермана, было бы желательно передать МТиП участки ДФ, Кошку и береговую полосу шириной 20 и длиной 1 200 саженей во внутренней и внешней гаванях. Морскому министерству следовало оставить существовавшую территорию, присоединив к ней 100 саженей берега к северу [19, л. 25—27 об.].

В 1913 г. областная администрация предложила ДФ выплачивать арендную плату за пользование казенным участком земли, находившимся под пакгаузами. Требование было расценено как несправедливое, «так как флот приобрел с покупкой пакгаузов у КТПО и те права на землю, кои были предоставлены прежнему владельцу, не платившему никогда никакой аренды». Этот участок еще в 1870-х гг. отвели фирме «Гутчинсон, Кооль и К^о», которая застроила его, а спустя два десятка лет он перешел во владение РТКП, которое в свою очередь в 1901 г. продало постройки и передало права на землю КТПО. К тому же смежные участки, принадлежавшие предпринимателям Крамаренко и Чурину, а также территории по береговой черте Ковша, занимаемые Огородниковым, Подпругиным, Русаковым и другими лицами, также никогда не облагались арендной платой.

14 апреля 1914 г., в соответствии с прошлогодним решением правительства, одобренным императором, министр торговли и промышленности С. И. Тимашев обратился к приамурскому генерал-губернатору Л. Гондатти с просьбой об образовании особого Совещания из местных представителей обоих ведомств «для выработки проекта распределения сего берега»: «Имею честь просить уведомить о Вашем мнении по сему преположению, причем в случае Вашего согласия принять на себя председательствование в упомянутом Совещании» [19, л. 31].

30 июня 1914 г. Гондатти извещил МТиП о том, что он поручил разобраться в вопросе раздела береговой полосы камчатскому губернатору Н. В. Мономахову, для чего «устроить в Петропавловске местное совещание под своим председательством из представителей города, Добровольного флота и других лиц, участие которых в Совещании будет признано им полезным».

Итоги совещания Момахов вместе со своим заключением должен был предоставить генерал-губернатору. Одновременно Гондатти обращался с подобной просьбой к командующему Сибирской флотилией и командиру Владивостокского порта. По получении всех материалов он намеревался провести во Владивостоке заключительное совещание для окончательного разрешения этого вопроса [19, л. 32—32 об.].

С началом навигации 1914 г. в Петропавловске заработал новый агент ДФ В. Маковский. 19 мая 1914 г. он сообщил управляющему делами ДФ Л. Ф. Компаниону о своих планах и уже ведущихся работах: «Я надеюсь, что со стороны... администрации [области] будет сделано все возможное для увеличения площадей, отрезаемых Добровольному флоту. Мне бы очень хотелось убедиться в Вашем сочувствии моему предложению: построить два пакгауза — один в конце Кошки, другой — у пристани. Между прочим, засыпаемая мною теперь площадь с левой стороны пристани, после окончания этой работы позволит построить не самостоятельный пакгауз, а большой закрытый навес, внутренностью которого будет наружная стена металлического пакгауза. В будущем, если потребуется еще расширить помещения, возможна такая же пристройка с правой стороны пакгауза.

Я не имею возможности пока определить, хватит ли мне ассигнованных 500 рублей на ремонт пристани для окончания работ по ее засыпке и по сношению горы для увеличения угольного места. Закончить начатую работу теперь же необходимо, так как плохо закрепленный берег может легко быть смыт приливами и отливами. Поэтому и прошу Вас разрешить мне произвести нужные расходы без предварительного составления сметы. Расходы эти не превысят 1 000 рублей» [7, с. 277—278].

Маковский предлагал вместо расширения пристани построить во Владивостоке три понтона по чертежам, полученным от рыбопромышленника

А. Г. Демби, который заказал их для своего рыбоконсервного завода в Усть-Камчатске. Собрать понтоны можно было на месте в Петропавловске.

Развитие торговых портов на русском Дальнем Востоке шло крайне медленно. Так, за три десятка лет (1884—1914 гг.) капиталовложения в них составили всего 1,3 % от общей суммы, выделенной правительством на эти цели. В 1912 г. Государственная Дума приняла, а Государственный Совет утвердил программу строительства портов стоимостью 90 млн руб. [5, с. 72]. В 1913 г. был разработан проект расширения Владивостокского коммерческого порта.

С началом Первой мировой войны (1914—1918 гг.) программа дальневосточного портостроительства была пересмотрена с учетом возросших перевозок военных грузов [5, с. 78]. Их значительная часть из Японии и США следовала в европейскую Россию через Владивостокский коммерческий порт и далее по железной дороге. Это нашло отражение в программе работ во Владивостоке, начавшихся в 1914—1915 гг. В годы войны получил некоторое развитие порт в Николаевске-на-Амуре. Здесь построили два специальных причала, через которые проходила рыбная продукция для нужд армии, заготовленная на Камчатке и на охотском побережье [5, с. 102].

Тогда же начались работы в Петропавловске, традиционно тяготевшем к Владивостоку. В 1915 г. здесь завершились портовые изыскания и был разработан проект устройства порта. Но «затруднительность финансового положения Государства, обусловленная военными обстоятельствами, лишила возможности Министерство Торговли и Промышленности осуществить намеченное к постройке сооружение в Петропавловской гавани». Был возведен лишь новый деревянный эстакадный пирс свайной конструкции, принадлежавший ДФ [20, л. 10; 21, л. 15; 21а, л. 184].

В 1915 г. Н. В. Мономахов докладывал приамурскому генерал-губернатору о том, что «грузооборот г. Петропавловска, с каждым годом повышаясь, достиг по привозу и вывозу 800 000 р.» [7, с. 282]. В этом году сообщение с Владивостоком и камчатским побережьем поддерживалось при помощи пароходов ДФ, «предоставленного в 1915 г. в распоряжение губернатора парохода, а также приходящих для охраны побережья от хищников военных судов». Но, несмотря на увеличение грузооборота, порт по-прежнему оставался в стороне от основных морских дорог.

В 1917 г. интересы ДФ в Петропавловске представлял Н. Д. Голубецкий. Агентство флота в свободное от обслуживания пароходов время занималось хозяйственными работами и вело коммерческую деятельность. Так, 28 февраля 1917 г. оно предлагало жителям ближайших к Петропавловску селений — Солеварни, Сероглазки, Авачи, Тарьи и других, занимавшихся ловом рыбы в Авачинской губе, «в неограниченном количестве соль и бочки под предстоящий улов горбуши». 23 июля 1917 г.

агентство устроило на пристани аукционную распродажу невостребованных грузов [22, № 780, 891].

15 июня 1917 г. Камчатский областной комитет, сменивший губернаторскую администрацию, рассматривал просьбу Н. Д. Голубецкого о предоставлении отсрочек от призыва в войска военнообязанным сотрудникам агентства. Голубецкий ходатайствовал за пакаузного Артюхина и его помощника Коредясова «как служащих пароходного предприятия, работающего на оборону государства». Комитет постановил: «Артюхину как служащему, на ответственности которого находятся пакауз с транспортируемыми грузами, надзор за причалом и отходом кораблей, за их нагрузкой и выгрузкой, на должность которого на месте подыскать заместителя трудно, предоставить отсрочку с 1 августа с тем, чтобы агентство к названному сроку подыскало Артюхину соответствующего заместителя. Коредясову отказать ввиду того, что на его место может быть допущен без ущерба каждый, без всякой подготовки» [22, № 897].

Следующее подобное заседание прошло 2 августа 1917 г. Артюхину продлили отсрочку до 1 ноября 1917 г. «ввиду настоятельной его необходимости до окончания навигации сего года» [22, № 912].

Действовавшая в Петропавловске на м. Сигнальном пристань Морского ведомства, через которую снабжались углем охранные суда и военные транспорты, обветшала и требовала замены. Летом 1917 г. работавший в Петропавловске при канцелярии областного правления техник И. Е. Ларин выполнил расчет стоимости постройки новой пристани. 4 июля 1917 г. подлинник этого документа был передан на транспорт «Якут» для доставки во Владивосток.

Сооружение должно было иметь бетонный устой, деревянное верхнее строение и настил из пятидесяти 2,5-дюймовых досок. Для его изготовления требовались 34 бочки цемента, сотня досок длиной по три сажени, деревянные балки и бруски и два пуда шести- и семидюймовых гвоздей. «А всего стоимость пристани с материалами и работой... 2 514 руб. 90 коп.» [22а, л. 1—2].

Но обновить пристань в этом году не удалось: наступившее лихолетье гражданского противостояния заставило отложить работы до лучших времен. Самого Ларина призвали в армию и отправили во Владивосток. Позже он сыграл видную роль в советизации полуострова, став одним из его руководителей.

Бушевавшие осенью 1917 г. штормы сильно повредили портовую Кошку, а осенью 1918 г. ее размыло настолько, что «совсем прорвало». Это грозило полным уничтожением уникального природного мола и утратой гаванью репутации абсолютно безопасного места отстоя судов. Средства на восстановление Кошки нашлись летом 1919 г. [21а, л. 184 об.].

Портовое хозяйство находилось под контролем местной администрации, на протяжении 1917—1922 гг. неоднократно менявшей политическую окраску. 19 февраля 1918 г. городской Совет изучал отношение смотрителя маяка «об отпуске спирта для чистки аппарата Френеля и зеркальных стекол призм окон ввиду скорого открытия освещения Петропавловского маяка». Составлявшие Совет «рабочие и солдатские депутаты» постановили, «принимая во внимание неспешность вопроса и передачу ведения спиртными напитками областному комитету... отложить разрешение этого вопроса» [23, л. 19].

2 мая 1918 г. Совет определил порядок встречи первого парохода открывавшейся навигации. Принимать его должны были председатель Совета, его заместитель, врач, заведующий таможенной заставой, заведующий милицией со старшим и двумя рядовыми милиционерами. 26 мая 1918 г. Совет просил «хозяина теса на угольной площадке Морского ведомства убрать таковой» и обращался к горожанам с требованием «не разводить там огня и не ходить без дела» [24, № 11, 13].

Деятельность агентства ДФ в 1918 г. иллюстрируют следующие эпизоды. 1 сентября 1918 г. оно объявляло: «Ввиду ожидаемого парохода из Владивостока и необходимости также представить пристанную территорию для рыбных грузов, подлежащих отправке, агентство Добровольного флота предлагает всем лицам, хранящим грузы в данное время на пристани и в складах... поспешить с уборкой грузов с пристанной территории, в противном случае плата за хранение будет взиматься независимо от условий местонахождения груза. В целях экономии складочных мест хранение на пристани порожних рыбных бочек в данное время не допускается, а посему лица, хранящие на пристани порожние бочки, приглашаются убрать таковые в непродолжительном времени, в противном случае они будут убраны за пристанную территорию за счет владельцев, без всякой ответственности Флота за их сохранность в дальнейшем» [25, № 42].

1 декабря 1918 г. агентство извещало клиентуру о том, что «в целях скорейшей разгрузки парохода “Симферополь” обязательная выдача грузов во время стоянки парохода будет производиться лишь по тем коносамен-там, кои содержат в себе грузы, боящиеся мороза. Все же остальные грузы будут выдаваться во время стоянки судна исключительно лишь в тех случаях, когда в выдаче таковых у агентства появится крайняя необходимость в целях разгрузки складочных помещений. Выдача пассажирских билетов будет производиться 6—7 декабря и в день отхода парохода за три часа. Прием багажа и грузов, подлежащих отправке, будет производиться на складе агентства не ранее, как по окончании разгрузки парохода» [25, № 114].

Служащие агентства Н. Д. Голубецкий и В. И. Артюхин занимали в городе заметное положение. Голубецкий в 1919 г. являлся городским головой. В начале января 1919 г. Петропавловская городская Дума, заслушав

его доклад об установлении налогов на начавшийся год, постановила ввести в числе прочих следующие сборы:

— со всех грузов, за исключением рыбных, проходящих через пристань ДФ, — в размере 1 коп. за пуд;

— с рыбных грузов за городские складочные места и причалы — по 10 коп. с пуда;

— за воду, отпускаемую коммерческим пароходам, — по 30 коп. за тонну.

В летнее время воду можно было подавать на причал в количестве до 185 т в сутки без ущерба для жителей города при установлении для них дневной нормы в 15 литров на человека. Город снабжался питьевой водой из пяти ключей, которые, по наблюдениям областного инженера, суммарно давали в сутки около 214 т.

На следующем заседании Дума утвердила приходную смету городских доходов в размере 26 600 руб. В нее входили ожидаемые сборы с моторов и шаланд (450 руб.), плата за ввозимые и вывозимые грузы (1 500 руб.), плата за вывозимые рыбные грузы (4 000 руб.), сборы за воду (500 руб.) и с пароходов за пользование городским водным местом для стоянки (600 руб.) [26, № 146, 151, 152]. Таким образом, мероприятия, связанные с работой порта, вносили в городскую казну 26,5 % всех ее поступлений.

В середине июля 1919 г. в Петропавловск пришла телеграмма с известием о том, что Совет Министров правительства А. В. Колчака выделил в распоряжение МТиП 200 000 руб. на укрепление волнолома в Петропавловской гавани. Под волноломом подразумевалась портовая Кошка, размытая осенними штормами 1917 и 1918 гг. В результате во время приливов она заливалась, а «те, кого это касается, не хотят приступить к исправлению» [25, № 75; 26, № 280].

Работы «по исправлению» Кошки начались 15 июля. К осени 1919 г. здесь сделали каменную наброску, предотвращавшую ее разрушение волнами и течением [26, № 281; 31, л. 156].

19 августа 1919 г. состоялись очередные выборы в городскую Думу. В число ее гласных на срок до 1 января 1923 г. вновь прошли оба сотрудника агентства ДФ: Н. Д. Голубецкий и В. И. Артюхин. А 7 сентября Голубецкого вторично избрали городским головой [26, № 325].

В конце 1919 г. порт собирался покинуть последний пароход завершавшейся навигации. 10 декабря агентство ДФ просило клиентов незамедлительно получить грузы, боящиеся мороза, так как нехватка теплых помещений для их хранения «вынуждает агентство складывать их в холодный пакгауз и на улице, где груз рискует подвергнуться порче от замерзания».

12 декабря 1919 г. агентство решило отремонтировать причал. Кроме того, оно нуждалось в персонале для наблюдения за ним в зимнее время. «Для зимней работы на пристани ДФ требуются четыре человека рабочих.

Работа представляется на 3 $\frac{1}{2}$ месяца. С предложениями просят обращаться до 15 декабря» [26, № 395, 397].

17 января 1920 г. в областном военно-революционном комитете прошло «межведомственное совещание представителей правительственных учреждений г. Петропавловска». Одним из вопросов, поднятых присутствующими, стало увеличение жалования служащим Дирекции маяков и лоций. Отныне заработок служащих, получавших в месяц от 401 до 553 руб., возрастал в пять раз, зарплата смотрителя увеличивалась вчетверо, а у лоцмейстера — «на общих основаниях со всеми служащими». Правда, денег под это увеличение в казне не оказалось. 5 марта 1920 г., «принимая во внимание безвыходное положение служащих», комитет просил торговые фирмы открыть на имя лоцмейстера Ушакова кредит «на удовлетворение служащих маяков и лоции продуктами и предметами первой необходимости». Кредит обещали погасить к 1 апреля [27, л. 11, 30].

Постоянных грузчиков порт в это время по-прежнему не имел. Их нанимали при возникновении в этом необходимости. Найм и условия труда регулировал организовавшийся в городе в 1917 г. Трудовой союз служащих и рабочих. В смутный период гражданского противостояния, характеризовавшийся обесцениванием денег, грузчики предпочитали получать за работу «натурой». 9 августа 1920 г. облисполком рассмотрел заявление представителя грузовой артели Шерстенина о выдаче артельным за разгрузку парохода «Ставрополь» вместо денег 50 пудов муки, 10 пудов гречневой крупы, пшеницы или риса и одного куля сахара. Просьбу решили удовлетворить [27, л. 121].

16 мая 1921 г., в преддверии начинающегося навигационного периода, Трудовой союз служащих и рабочих зарегистрировал «Первую Петропавловскую трудовую артель», намеревавшуюся заниматься различными сдельными и поденными работами. В их число входила и разгрузка пароходов. Услуги по выемке из трюмов грузов и доставке их в пакгаузы оценивались в 15, а за переброску грузов с пристани в пакгаузы — в 10 коп. с пуда [28, № 24, прил.].

Не было в порту и никаких сооружений для приема и утилизации продуктов жизнедеятельности экипажей судов и кораблей. Из-за этого в 1921 г. в Ковше впервые наблюдалось событие, которое мы сейчас назвали бы «экологическим происшествием». 19 мая 1921 г. представители городской Думы, морского ведомства, городской голова и начальник народной охраны составили акт о том, что зимовавшие в Петропавловске вспомогательные корабли японского ВМФ «Ивами» и «Канто» сбрасывали шлак и мусор под лед, а после его вскрытия — в воду. Кроме этого, часть шлака «Канто» вывалил на суше, «чем сделал берег Ковша непроходимым». Далее в акте говорилось о том, что подобные стоянки, которые «не считаются

с общегосударственными интересами», засоряют бухту, делая этим небезопасным вход в нее судов. Отравление воды нечистотами также препятствовало заходу в Ковш сельди, что отражалось на благосостоянии горожан.

Местные власти обратились в японское консульство, прося дать командирам кораблей распоряжение об уборке шлака в место, указанное городским самоуправлением, а также с тем, «чтобы в будущем шлак, мусор и нечистоты не выбрасывались в бухту, а вывозились на берег и там уничтожались, так как отбросы, выброшенные приливом на берег, подвергаются гниению, заражая воздух».

5 июня консул сообщил о передаче обращения. Командиры японских кораблей ответили, что загрязнение территории порта стало следствием отсутствия портовых правил и какого-либо специального оборудования. «Требования, изложенные в означенном письме, считаются несправедливыми, если только не существуют правила о порте Петропавловска, центральным правительством и на основании международных обычаев установленные, и не установлены сооружения и порядок, дабы прибывающие военные суда могли надлежаще соблюдать таковые правила и пользоваться соответствующими удобствами» [28, № 9].

В 1922 г., в связи с резким сокращением активности ДФ, в Петропавловске перестало действовать его агентство. Похоже, что его имущество перешло к частным фирмам, однако на каких условиях это произошло, не выяснено. 5 февраля «Камчатский листок» сообщал о том, что в «бывшем управлении Добровольного флота» открылся магазин японо-русского акционерного общества. 12 февраля исполнявший обязанности агента флота В. И. Артюхин известил заинтересованных лиц о том, что все дела он передает городскому голове Е. А. Колмакову «за выездом моим во Владивосток депутатом в Приамурское Народное собрание» [29, № 6, 7].

Теперь объявления о прибытии и уходе судов, а также об условиях отправки на них людей и грузов вместо представителей ДФ давали областные власти или представители частных компаний. Так, областное управление сообщало о предстоящем 5 июля 1922 г. отходе во Владивосток парохода «Взрыватель»: «Прием грузов и выдача билетов будут производиться по заявлениям в канцелярии областного управления. Стоимость билетов без продовольствия по 1-му классу 90 руб., по 2-му классу — 70 руб., по 3-му классу — 50 руб.».

31 августа 1922 г. начальник Петропавловского гарнизона капитан 1-го ранга Б. П. Ильин объявил об отправке во Владивосток парохода ДФ «Сишан»: «Принимаются пассажиры 2-го и 3-го классов и грузы по удешевленному тарифу». Тогда же агент японского парохода «Хитака-Мару» Масуда извещал о назначении на 18 ноября дополнительного рейса по маршруту Петропавловск — Владивосток с заходом в Хакодате [29, № 40, 55].

В конце декабря 1922 г. пароход ДФ «Томск», теперь называвшийся «военный крейсер “Главком Уборевич”» и намеревавшийся отправиться во Владивосток, был готов взять на борт пассажиров и груз, о чем населению города сообщало его командование [30, № 34].

Одновременно из местных источников исчезло упоминание о принадлежности пристани в Ковше Добровольному флоту. 16 мая 1922 г. командир японского военного транспорта «Канто» перед возвращением на родину устроил для жителей города прощальный обед. Приглашенных на него доставляли на корабль с сооружения, именовавшегося «пристанью японского торгового дома “Нихон-Моохи”» [29, № 22]. А 16 августа 1922 г. особополномоченный Временного Приамурского правительства в Охотско-Камчатском крае Х. П. Бирич объявил экипажу канонерской лодки «Магнит» благодарность «за распорядительность, находчивость и самоотверженную деятельность, проявленную им во время тушения пожара, происшедшего в ночь на 11 августа у пристани фирмы “Кикучи” на одной из шаланд».

Лишь 7 ноября 1922 г., уже после ухода из Петропавловска белой администрации и войск, впервые за продолжительный период появляется упоминание об истинном владельце пристани: «У пристани Добровольного флота выловлено около десяти берданок без затворов. Предполагают, что берданки были выброшены отъезжающими солдатами на пароходе “Сишан”» [29, № 77].

В течение 1917—1922 гг. на Камчатке многократно менялись правящие политические режимы. Лишь в ноябре 1922 г., после занятия Петропавловска красными партизанами, в нем окончательно установилась советская власть. Грузооборот порта за период гражданского противостояния характеризовался сокращением количества как ввозимых, так и вывозимых грузов. Причиной этого стало нарушение регулярного пароходного сообщения Камчатки с метрополией. Так, в 1921 г. суда ДФ выполнили на Камчатку лишь шесть рейсов, а в 1922 г. — всего два. Посещаемость судами Петропавловска в течение 1913—1922 гг. показана в табл. 3.6.

Таблица 3.6

Принадлежность судна	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.
Россия	30	35	32	32	28
США	2	2	1	1	1
Япония	3	3	—	—	—
Итого:	35	40	33	33	29
Принадлежность судна	1918 г.	1919 г.	1920 г.	1921 г.	1922 г.
Россия	18	25	12	5	7
США	1	1	2	2	2
Япония	4	5	6	8	17
Англия	—	—	1	1	1
Итого:	23	31	21	16	27

Характер изменения грузооборота порта по годам в течение этого периода, по данным представителя Владивостокского торгового порта А. А. Данилевича, приведен в табл. 3.7 [31, л. 157].

Таблица 3.7

Год	1913	1914	1915	1916	1917
Ввоз, т	8 619,3	5 939,8	2 418	2 962,5	2 718,9
Вывоз, т	629,9	531,2	833,3	898,4	1 206

Год	1918	1919	1920	1921	1922
Ввоз, т	2 059,2	2 714,4	2 118	958,1	2 446,4
Вывоз, т	800,6	828,1	372,9	92,6	181,8

Следует отметить, что данные табл. 3.7, соответствующие 1913 г., более чем в 2,8 раза превышают указанные в табл. 3.4. Аналогичные табл. 3.7 сведения по 1913 г. сообщают и более поздние источники [32, 33], видимо, использовавшие данные Данилевича. Они значительно отличаются от ближайших 1912 и 1914—1915 гг. Вероятно, что величина грузооборота 1913 г. в табл. 3.7 указана ошибочно. Во всяком случае, сложно назвать причины, которые могли вызвать подобный его «всплеск».

20 мая 1923 г. начальник советской губернской милиции Н. П. Фролов объявил новый порядок встречи судов: «1) Все прибывающие в порт Петропавловска пароходы и шхуны принимаются администрацией. 2) Никто из граждан гор. Петропавловска не должен до приема таковой иметь сношение с прибывающими в порт пароходами, шхунами и их пассажирами. 3) Со всех пароходов и шхун, не подходящих к пристани, граждане, имеющие на них грузы для Петропавловска, должны выгружать таковые на пристани Добровольного флота. 4) Лица, желающие выгружать в другом месте, должны иметь на это разрешение милиции. 5) Все катера и шлюпки, отходящие от парохода и шхун, должны приставать только к пристани. 6) В ночное время шлюпкам приставать к пароходам воспрещается. 7) Виновные в нарушении настоящего объявления подвергаются наказанию в административном порядке, штрафу до 300 руб. или принудительным работам до трех месяцев» [34, № 54].

Летом 1923 г. в Петропавловске возобновилась прерванная гражданским противостоянием работа агентства ДФ, которое возглавил капитан дальнего плавания В. М. Андржеевский. Одним из первых его шагов стало обращение ко всем учреждениям и частным лицам с предложением вернуть находившееся у них имущество флота. Так 6 июня 1923 г. на Камчатке началась реализация постановления СНК РСФСР «О возобновлении деятельности Добровольного флота», вступившего в силу еще 11 января 1922 г. [34, № 60].

Вскоре произошло весьма редкое для города тех лет происшествие, затронувшее имущество ДФ: ночью 19 июня 1923 г. неизвестные зло-

умышленники взломали окно пакгауза флота и похитили через него по ящику сушеных фруктов и окороков, принадлежавших фирме «Гудзон-Бей» [34, № 67].

В 1923 г. суда ДФ совершали плавания на Камчатку не самостоятельно, а находясь во фрахте различных организаций и частных промышленников. Агентство флота не могло распоряжаться их движением. Со 2 июля «впредь до нового оповещения» оно отказывалось от агентирования, приема грузов с пароходов для выдачи их адресатам, получения грузов для размещения их на пароходах и от «участия и содействия всем учреждениям, лицам и предприятиям, заинтересованным в морских перевозках грузов и пассажиров» [34, № 72].

24 октября 1923 г. агентство сообщило получателям грузов о снижении ставок за их хранение в складах и на площадке возле пристани на период с 1 ноября до открытия навигации 1924 г. Ставки понижались на 50 %, и отныне составляли: в складах — по 1 коп., на открытой площадке — по 1/4 коп. с пудо-фута за неделю [34, № 118].

С 1923 г. грузооборот порта начал постепенно расти. Это было связано с восстановлением движения судов ДФ и с началом работы на Камчатке первых государственных организаций: вначале Центросоюза, затем Госторга и ОКАРО. «Справочник по Дальневосточному краю на 1927 г.» оценивал количество прошедшего в 1923 г. через Петропавловск груза в 3 912 т. Справочник характеризовал порт следующими словами: «...расположен на Камчатке при гавани того же названия, составляющей часть Авачинской губы. Авачинская губа не замерзает целый год, а Петропавловская гавань, так называемый “Ковш”, покрыта льдами с октября по май. Неудобство порта — его постоянные туманы» [35, с. 71].

Цифры грузооборота 1923 г., незначительно отличавшиеся от указанных выше, сообщает источник [10, л. 174] (табл. 3.8).

Таблица 3.8

Месяц	Ввоз, пуды	Вывоз, пуды
Май	58 222	—
Июнь	122 615	1 519
Июль	7 312	7 214
Август	5 074	1 657
Сентябрь	2 085	114
Октябрь	18 027	1 412
Ноябрь	28 194	—
Всего:	241 529	11 916

Как видно, ввоз составил 3 937, а вывоз — всего 194,2 т. Следует отметить, что данные табл. 3.8 типичны и для последующих лет работы порта. Сезонность его деятельности характеризовалась двумя максимумами ввоза грузов: 74,9 % их количества приходилось на период весенней навига-

ции — май и июнь, еще один пик — 19,1 % — соответствовал осенней навигации. Соотношение ввоза и вывоза превышало 20:1. В последующем оно существенно снизилось, но всегда оставалось характерной чертой порта.

12 ноября 1923 г., в преддверии закрытия навигации, начальник Дальневосточного таможенного округа распорядился упорядочить вывоз с полуострова драгоценной пушнины, обложив ее пошлиной. Отныне все предприятия и лица должны были предъявлять меха таможене для досмотра и оплаты пошлины. «В случае обнаружения скрытой от таможенного досмотра, как в багаже, так и лично при пассажирах пушнины, таковая будет конфисковываться... и виновные привлекаться к законной ответственности», — предупреждал начальник Петропавловской таможни А. А. Зимин.

Для того, чтобы предотвратить несанкционированное проникновение пушнины на уходившие суда, Зимин 23 ноября 1923 г. объявил о том, что отныне попасть на пароходы можно будет только с его разрешения. Запрещался и подход к судам на лодках: «Задержанные шлюпки... будут рассматриваться как попытки вывезти или ввезти контрабанду» [34, № 127, 129].

Грузооборот основных портов Охотско-Камчатского края в 1923—1924 гг., т, характеризуется показателями, приведенными в табл. 3.9. Данные А. А. Данилевича, соответствуют указанным в источнике [32, с. 126—127].

Таблица 3.9

За 7 месяцев навигации 1923 г.						
порт	ввоз		вывоз		транзит	пассажиров
Петропавловск	3 864,5	на 50	400,8	на 45	1 090	Доставлено 3 322, вывезено 2 848
	судах		судах			
Усть-Камчатск	22 440	на 34	10 111	на 32	—	—
	судах		судах			
Охотск	1 136	на 7	8 222,4	на 5	—	—
	судах		судах			
По 1 августа 1924 г.						
порт	ввоз		вывоз		транзит	пассажиров
Петропавловск	1 353,7		210,5		16 838,7	Доставлено 186, транзитом на рыбалки переве- зено 5 203
Усть-Камчатск	—		—		—	—
Охотск	—		—		—	—

Основную роль в экономической жизни Камчатки с начала XX в. играли Петропавловск и Усть-Камчатск. Первый являлся ее административным центром, второй — главным рыбным цехом. Наибольший поток грузов, направлявшихся на Камчатку, до начала 1930-х гг. поступал в Усть-Камчатск. Об этом свидетельствуют данные табл. 3.9. Как видно, общий грузооборот Усть-Камчатска в этот период более чем в шесть раз превышал аналогичный показатель Петропавловска.

По данным прошедшей 21 октября 1923 г. переписи населения Петропавловска, в нем проживали 1 213 чел. Среди 823 взрослых горожан насчитывались 547 мужчин и 285 женщин, причем 12 % из них были неграмотными. Основную массу жителей составляли славяне (русские, украинцы и белорусы) — 899 чел., то есть 74,1 %. Камчадалов и других северных народностей было 101 чел. (8,3 %), восточных народов: китайцев, корейцев и японцев — 149 чел. (12,3 %). В городе жили восемь прибалтов, один американец и даже один сириец [34, № 125].

Постепенно развивавшаяся экономика Камчатки требовала упорядочения работы портов и морского транспорта. 8 августа 1924 г. в Петропавловске при губревкоме прошло совещание по портоустройству. С докладом на нем выступил А. А. Данилевич. В качестве представителя ДФ — основного снабженца Камчатки — присутствовал В. М. Андржеевский.

Совещание признало, что, «не останавливаясь на... отдаленности от правящих центров, суровости Охотско-Камчатских местных условий, бедноты, некультурности и пассивности аборигенов, приходится отметить основополагающую, коренную причину такого печального положения — совершенное отсутствие средств сообщения и регулярной, планомерной, всяческой связи» [31, л. 131].

Одним из главных вопросов совещания стал поиск места, в котором следовало расположить центральный пункт Охотско-Камчатского края, где можно было бы организовать основную портовую и складскую базу, предназначенную для обслуживания потребностей населения и местной промышленности. В качестве возможных вариантов рассматривались Петропавловск, Охотск, Аян, Гижига, Карага и другие пункты. В районе Аяна навигация ограничивалась 4—5 месяцами, открытый и ветреный Охотск, малонаселенные б. Нагаева, Гижига, Карага, Корф и прочие отличались суровыми климатическими и ледовыми условиями.

Таким образом, наиболее подходящим местом для размещения порта признавался практически незамерзающий Петропавловский Ковш, единственным крупным недостатком которого считались плотные туманы, державшиеся весной и в начале лета, а также штормовые погоды осенью и в начале зимы.

Совещание постановило «признать... организацию Петропавловского портоустройства и портоуправления настоятельной государственной необходимостью, не терпящей дальнейшего отлагательства». Было признано считать совершенно необходимым незамедлительно ввести в Петропавловске в действие «Положение о портовом управлении СССР». До определения разряда порта, его компетенции и границ он приписывался к Владивостокскому порту «как экономически тяготеющий только к Владивостоку».

Было решено, что Камчатский губревком обратится в Дальревком с ходатайством о сосредоточении в Петропавловске, как в губернском центре, управлений по эксплуатации естественных богатств края, а также об организации «местного охотско-камчатского с центральной базой в Петропавловске каботажного судомореходства» и об установлении постоянных срочных пароходных линий для регулярной связи и сообщения с Владивостоком и Николаевском-на-Амуре [31, л. 118].

Возможными источниками благосостояния порта и города могли стать созданная здесь солевая база для рыбной промышленности, вывоз местного угля (анадырского и корфовского) по цене 30—40 долларов за тонну в порты США (Ном, Сизтл), а также организация собственного камчатского каботажа и охранного флота для надзора за рыбными и зверобойными промыслами.

В «Отчете о работе Камчатского губревкома за 1924—1925 гг.» приводятся следующие цифры, характеризующие деятельность агентства ДФ в указанный период [36, л. 23]:

- пришли из-за границы 27 судов: шесть русских, столько же норвежских, два американских и 13 японских;

- прибыли 24 отечественных каботажных парохода;

- ушли за границу 24 судна: по два русских и американских, пять норвежских и 15 японских;

- привезено из-за границы различных грузов 81 888 пудов на сумму 822 574 руб. 72 коп.;

- доставлено каботажными судами 66 972 пуда на сумму 232 081 руб.;

- переработано угля для военного ведомства 86 845 пудов на сумму 24 925 руб., строительного кирпича 3 000 пудов стоимостью 1 580 руб.;

- отправлено транзитом на восточное побережье 17 695 пудов товаров на сумму 27 916 руб.;

- вывезено за границу 3 080 пудов на сумму 10 040 руб.;

- вывезено каботажем разного груза и пушнины 5 606 пудов и 31 фунт на сумму 318 862 руб.

Имущество агентства в Петропавловске весной 1924 г. оценивалось в 13 900 руб. 27 марта 1924 г. губревком установил ему годовую арендную плату за занимаемые земельные участки в размере 2 000 руб. [37, л. 64].

К середине 1924 г. порт по-прежнему имел две пристани: «...одна маленькая на низменно-песчаной галечной площадке оконечности Сигнального полуострова, на один трюм судна, с глубиной в настоящее время у головы — 14, а при имеющихся понтонах на плавучих железных бочках — до 17 футов, и во внутренней гавани в углу Ковша только одна пристань Глаголь на один трюм судна с глубиной тоже 18—23 фута в большую воду» [31, л. 156]. К последней, уже порядком обветшавшей, из ближайшего

ключа был проведен трубопровод, по которому самотеком в количестве до 20 т в час поступала вода. По пристани проходила узкоколейка, соединявшая ее с пакгаузами. Пристань и несколько грузовых площадок находились в ведении агентства ДФ. На территории порта располагались два деревянных пакгауза, обшитые волнистым оцинкованным железом, занятые грузами ДФ и иностранных компаний. Часть пакгаузов оставалась пустой.

Никаких приспособлений для механизации погрузо-разгрузочных работ порт не имел. В нем не было даже кнехтов и тумб, отсутствовали собственные плавсредства. Городское население и организации располагали несколькими десятками катеров и шлюпок. В их число входили: пять катеров с моторами мощностью 8—12 л. с., три моторных шлюпки мощностью 2—5 л. с., 24 весельных и парусных шлюпки, девять китайских шаланд грузоподъемностью до 20 т, двенадцать грузовых кунгасов вместимостью от 5 до 10 т и восемь еще более мелких. Из относительно крупных судов имелись четыре шхуны: одна парусно-моторная грузоподъемностью 20 т, стоявшая на приколе, две японских парусно-моторных, задержанных за браконьерство и подлежащих конфискации, и одна парусная, поднятая на Кошку.

Техническое состояние имевшихся сооружений и приспособлений было крайне плохим. «Портового катера для приема судов и обслуживания нужд порта и даже свода международных сигналов ни в порту, ни на маяке нет. Нет никакого — ни технического, ни механического, ни складопогрузочного — оборудования, так же как и освещения... Возможностей снабжения, кроме воды и, временами, рыбы, никаких более; судоремонтных возможностей тоже никаких» [31, л. 143].

Неотложные мероприятия, которые следовало выполнить в ближайшее время, могли быть сведены к постройке двух-трех новых причалов, окраске выгоревших от солнца и дождя навигационных створов, установке береговых швартовых креплений и ремонту каменной наброски на Кошке. Последняя, выполненная в 1919 г., без присмотра размывалась и разрушалась в средней части. Часть камней растащили местные жители. Разрушение наброски угрожало Кошке размывом от волн и течений и могло стать причиной заноса Ковша грунтом.

Конфигурация береговой линии и Кошки давала возможность сооружения причальных линий протяженностью до 2 000 м с глубинами до 20 футов (6,1 м). Суда можно было снабжать водой из естественных источников, общий дебит которых составлял 1 200—1 500 тонн в сутки, причем организация водоснабжения крупных затрат не требовала. Первоначальные расходы на обустройство порта в 1924—1925 гг. оценивались в 22—25 тыс. руб. Из них 12—15 тыс. — на содержание будущего штата численностью 4 чел. и катера, 10 тыс. — на портовые сооружения [31, л. 138—144].

Самостоятельного портоуправления в Петропавловске не было. В июле 1924 г. губревком возложил заведование им на управляющего таможенной А. А. Зимина, который в единственном числе и представлял собой всю портовую администрацию. В перспективе требовалось «обусловить непрременную местную портовую самостоятельность, независимость и подведомственность только Центральному управлению морского транспорта Народного комиссариата путей сообщения» [31, л. 135].

Вот что в феврале 1924 г. докладывал в Дальбюро ЦК РКП(б) секретарь губбюро Д. С. Бузин о наличии в городе рабочей силы, пригодной для обслуживания порта: «Постоянных рабочих на Камчатке нет, если не считать группу грузчиков, в большинстве имеющих собственные дома в Петропавловске. В этой группе настроение определенное: побольше взять за выгрузку с морских пароходов, а зимой ничего не делать. Такая же группа грузчиков имеется в Усть-Камчатске» [38, л. 28].

Суточная пропускная способность порта в 1924 г. определялась в 30 000 пудов (примерно 500 т), при необходимости ее можно было довести до 42 000 пудов (680 т). Источник [31, л. 157] указывает, что порт мог привлекать для работ до 200 чел. Названная численность не подтверждается более поздними источниками (в 1926 г. — 20—25 чел. [39, л. 8.], в 1928 г. — 26 чел. [7, с. 369—370]). Население Петропавловска в 1924 г. оценивалось приблизительно в 1 200 чел. Очевидно, численность грузчиков в 200 чел. была определена с учетом привлекаемых к работам сотрудников различных учреждений, пассажиров приходявших судов и горожан.

18 июля 1924 г. СНК СССР принял решение о ликвидации раздробленности в работе морского флота страны и о создании единого акционерного общества «Советский торговый флот (Совторгфлот, СТФ)». Отныне на базе Дальневосточного управления ДФ создавалась Главная Дальневосточная контора Совторгфлота, начавшая действовать 1 октября 1924 г. [40, с. 162].

В 1925 г. в порту был построен деревянный склад площадью 1 362 кв. м, обшитый железом. В самом конце года, 16 декабря, губревком обратился к Владивостокскому порту с просьбой «ускорить организацию в Петропавловске портового управления». Тогда же он принял во внимание ходатайство местного агентства Совторгфлота о расширении подведомственной ему территории, решив считать «принципиально возможным отвести просимую под порт территорию без ограничения прав местного населения пользования водами». Фактический отвод земли следовало произвести лишь после учреждения портового управления и «установления действительной необходимости в этой территории» [41, л. 100].

1 января 1926 г. изменилось территориальное деление Дальнего Востока: был образован Дальневосточный край, в состав которого вошел Камчатский округ, образованный из восьми районов: Анадырского, Карагинского,

Пенжинского, Петропавловского, Тигильского, Усть-Большереецкого, Усть-Камчатского, Чукотского. Охотский и Ольский районы вошли в Николаевский-на-Амуре округ.

Окружная плановая комиссия приступила к изучению источников, которые могли бы послужить делу развития благосостояния территории (кроме рыбной промышленности). Ими были признаны местное хозяйство и обработка природных ресурсов. В. М. Андржеевский в докладе «Судоходство и портостроительство Камчатской губернии», прочитанном 13 апреля, и в записке на эту же тему, подготовленной им 15 июля, так характеризовал эти источники: «Мы поднимем внутреннее хозяйство и культуру, заселим страну, обработаем все ресурсы. Для постройки жилищ начнем пользоваться своим лесом, а не привозным (лиственничное бревно сейчас в Усть-Камчатске стоит 2—5, а в Петропавловске — 16 руб.), для обогрева жилищ пользуемся своим же камчатским углем (а не вывозим его из Владивостока в Чукотку за 3 000 с лишним миль) и можем возить его за границу (от б. Угольной или Анадыря до Номы около 400 миль; уголь в Номе стоит сейчас 30 долларов за тонну)» [42, л. 6].

29 сентября 1926 г. горсовет в обзоре состояния и перспектив развития Петропавловска отмечал, что «за последнее время политика округа и Дальневосточного центра направлена по пути развития города вообще и его хозяйства в частности. Намечается перенесение экономического центра Камчатки в Петропавловск (окружная контора Дальгосторга и база товаров для снабжения Камчатки, организация портового управления и самого порта)... Так, намечается развернуть строительство порта, а также есть предположение, что Солесиндикат откроет в Петропавловске соляные склады, что повлечет за собой учреждение в городе судовой базы... Потребуется ввоз рабочей силы...» [39, л. 8].

Долгожданное портоуправление в Петропавловске появилось с началом навигации 1926 г. 27 апреля 1926 г. приказом уполномоченного Народного комиссариата путей сообщения и начальника Владивостокского торгового порта капитаном «Петропавловского-на-Камчатке приписного к Владивостоку порта» был назначен Пестов [43, л. 5]. Тогда же В. М. Андржеевского на посту агента СТФ сменил К. М. Бендриков.

Вновь организованное портоуправление сразу же вспомнило об обещанном ему расширении территории. 6 мая Пестов созвал «межведомственное совещание для выяснения некоторых деталей о работе заинтересованных учреждений в связи с открытием в Петропавловске приписного пункта, а главное — для выделения территории для нужд порта, как необходимой для его работы и развития». Он настаивал на передаче порту новых земельных участков, для чего требовал создать комиссию из представителей заинтересованных ведомств. К порту следовало приписать все имев-

шиеся в Петропавловске и окрестностях плавсредства, дабы упорядочить их эксплуатацию, а также, «ввиду отсутствия... удобных складочных помещений и причалов... просить Владивостокский порт произвести постройку таковых...» [44, л. 7].

Совещание, не согласившееся с претензиями Пестова на участки, занимаемые другими организациями, по его мнению, не дало положительных результатов. Поэтому 11 мая, «ввиду важности данного вопроса в связи с предполагаемым здесь портостроительством и срочности его выяснения для своевременного сюда прибытия технических сил», капитан порта обратился к председателю окрревкома с просьбой о созыве специального совещания «по портовым делам».

14 мая 1926 г. в порту в соответствии с правилами, утвержденными декретом СНК от 20 мая 1921 г., была заведена книга приписки судов. Первую запись в нее внесли 14 июня 1926 г.: в этот день зарегистрировали принадлежавший А. А. Ильину моторный вельбот длиной 31,5 футов и грузоподъемностью 4,25 т, построенный в 1924 г. в США. Всего за 1926 г. в книгу занесли 62 маломерных плавсредства. В основном их построили в Японии и на месте — в Петропавловске.

В следующем 1927 г. в книгу попали крупный моторный катер «Краболов», построенный в этом же году в Хакодате, 37 кунгасов и 16 вельботов грузоподъемностью от 50 до 800 пудов, которыми владел Дальгосрыбтрест. Вельботы находились в северных пунктах (на мысе Дежнева, в Гижиге и других местах). В 1928 г. году количество частных суденышек заметно сократилось, но стала расти численность плавсредств, принадлежавших государственным организациям: в июне началась регистрация небольших судов, принадлежавших АКО [45, л. 1—74].

18 мая 1926 г. Пестов издал первое «Обязательное постановление по Петропавловскому-на-Камчатке приписному пункту». Оно устанавливало порядок захода судов в порт, постановки на якорь, проведения грузовых работ. Постановление запрещало установку сетей, ловлю рыбы на фарватере «и вообще вблизи причалов». Стоянка частных шлюпок и катеров разрешалась только вдоль северо-восточного берега Ковша и на внутренней стороне Кошки. Нарушителей ожидал штраф в размере 100 руб., представлявших в то время довольно круглую сумму [44, л. 9].

25 августа 1926 г. на основании постановления Совета Труда и Обороны — органа СНК СССР — № 319 от 5 декабря 1922 г., утвердившего «Положение о совещании по портовым делам», при окрревкоме собралось организационное совещание по портостроительству. В его постоянный состав вошли руководители заинтересованных учреждений, представитель Окрплана, заведующий отделом местного хозяйства и член окрревкома [44, л. 16—19].

Результатом обращений Пестова стало образование при окривке в июле 1926 г. комиссии по отводу территории порта [44, л. 2, 5]. Вскоре горсовет Петропавловска, в котором не было ни одного представителя горожан, решил выделить ему весь городской берег протяженностью восемь верст от северного мыса бухты Раковой до Сероглазки, «не оставив за городом ни одной сажени свободной городской береговой территории, и этим лишил жителей города доступа к воде». Это вызвало многочисленные протесты петропавловцев и заставило горсовет уже нового состава еще раз вернуться к этой проблеме в следующем 1927 г.

Наиболее спорным вопросом являлось предоставление порту Озерновской кошки и дороги, проходившей около «участка гр. Подпругина». Новый горсовет, учитывая интересы как порта, так и горожан, а также организаций и учреждений, передал этот вопрос на их обсуждение. «В результате обсуждений оказалось: союзы и коллективы, объединяющие собой 212 избирателей, высказались против предоставления Озерной кошки порту, и коллективы и союзы, объединяющие собой 210 избирателей, высказались за отвод Озерной кошки порту». При этом «неорганизованные в профсоюзы граждане, в большей своей части занимающиеся сельским хозяйством, категорически протестуют против отвода Озерной кошки порту... Отвод... создаст им затруднение в доступе к бухте и поставит в необходимость платить порту за использование береговой площади под различные сооружения и хранение сена, дров и т. д.».

111 горожан подали протест, в котором они обосновывали неправильность принятого решения следующими доводами: «На Озерной кошке сосредоточено почти все городское хозяйство, отведено место для привязи ездовых собак, здесь же заготавливается ежегодно корм для них, складывается для зимнего хранения жителями города сено, дрова, шлюпки, кунгасы, есть выстроенные жителями лабазы для хранения рыбы и рыболовных принадлежностей. Кроме того, в дальнейшем [с ростом населения] города на Озерной кошке будет сосредоточена вся хозяйственная база города... Если с государственной точки зрения является необходимостью устройство в Петропавловске порта, то для устройства такового мы считаем вполне достаточно шестиверстной береговой полосы без Озерной кошки. На основании вышеизложенного мы, нижеподписавшиеся жители г. Петропавловска, просим оставить Озерную кошку за городом, так как без нее население города будет лишено места, где бы оно могло производить хозяйственные заготовки и причалы».

30 мая 1927 г. секция коммунального хозяйства горсовета постановила отвести порту территорию «от Раковой бухты, высшей точки прилива 10 саж. береговой полосы до начала Красной улицы. От коей до естественной точки высшего прилива, через колодезь на Кошке, по восточному бе-

регу Ковша на угол переулкa Лаперуза. От коегo по границе жилых участков на угол хлебопекарни. Оттуда линия поворачивает на юго-запад и идет вдоль границы участка школы II ступени. От участка школы поворачивает на запад до первых древонасаждений. Затем пересекает перешеек и идет вдоль Никольской горы, захватывая 10 саж. от точки высшего прилива до кошки Култучного озера и кошка от озера вся до конечного пункта Дальгосторга» [46, л. 36].

Точка в этом деле была поставлена 15 июля 1927 г. В этот день пленум горсовета обсуждал две резолюции: «Первая, выработанная коммунальной секцией от 30 мая 27 г., по которой отходила порту половина Озерной кошки; вторая, выработанная вышеупомянутой комиссией, которая оставляла за городом всю Озерную кошку. Первая резолюция прошла: 14 голосов “за” и 12 “против”, и вторая — 12 “за” и 14 “против”. В результате голосования половина Озерной кошки, ближайшая к сопке Никольской, отошла к порту вместе со складом Дальгосторга [47, л. 52, 78].

Еще одним шагом капитана порта, также способным вызвать недовольство, стало его обращение в начале мая 1927 г. к областным властям с предложением запретить населению города и его окрестностей плавать за пределами Авачинской губы. При этом Пестов ссылался на соответствующий приказ Наркомата путей сообщения. Губревком выступил на стороне местных жителей. «Принимая во внимание, что основным источником средств существования населения Петропавловского района является рыбный промысел и промысел морского и сушевого зверя и что проведение в жизнь приказа Наркомата путей сообщения равносильно было бы закрытию для населения этих промыслов, — возбудить через Далькрайисполком ходатайство о нераспространении на Петропавловский порт [этого] приказа...». Пока же Пестову предлагалось приказ в жизнь не проводить до получения окончательного разъяснения от высших «инстанций» [48, л. 243].

24 февраля 1927 г. окрревком принял постановление по докладу агентства СТФ о работе в истекшем 1926 г. В нем отмечалось крайне плохое состояние пристани, угрожавшее безопасности пассажиров и сохранности грузов, удорожавшее обработку судов и вызывавшее их простои. Главной Дальневосточной конторе СТФ настоятельно рекомендовалось произвести ремонт пристани, «расширив ее до возможности производить работу на два трюма» (последнее удалось выполнить только в середине 1930-х гг., когда порт состоял в ведении АКО).

Во избежание возникновения противоречий между окрревкомом и СТФ, последнему предлагалось обязательно заблаговременно сообщать в Петропавловск о назначении дополнительных рейсов и их маршрутах, а также о возможных изменениях. Местному агентству СТФ также следовало согласовывать мероприятия, затрагивающие интересы

Камчатки, проводимые им как самостоятельно, так и предлагаемые главной конторе [48, л. 24—25].

В навигацию 1927 г. Петропавловское агентство СТФ заключало договоры на перевозку грузов с Трудовой артелью, объединявшей весь гужевой транспорт Петропавловска. Тариф составлял (в рублях за одну телегу) [49]:

- от пристани по ул. Ленинской, еще недавно называвшейся Первой, до здания окрбюро (район сквера Свободы) за воз в 20 пудов — 1,65;

- по ул. Ленинской от пристани в оба конца города и до склада Дальгосторга на Озерной кошке — 2,20;

- до радиостанции (район ул. Радиосвязи) — 3,00;

- до конца Култучного озера — 3,00.

За погрузо-разгрузочные работы агентство брало с клиентуры по 8 коп. с пуда, при этом уплачивая грузчикам лишь 2,5 коп., вызывая законное удивление последних, озадаченных вопросом: «Не слишком ли много остается СТФ?» Еще одним источником доходов порта было пятипроцентное отчисление с налога на грузы, которое окрревком постановил выплачивать ему на основании «Положения о местных финансах» [48, л. 34; 50, № 64]. За задержку при разгрузке в 1927 г. получатели платили порту суточный штраф в размере 2 руб. 67 коп. с тонны водоизмещения судна.

Вода для судов отпускалась по 30 коп. за тонну без счетчика. Учет ее расхода вел агент СТФ, «каковой и присылал счета, и сам по ним платил. В настоящее время мыслится установить более точный контроль за отпуском воды, а также повысить цену на воду до 45—50 коп. за тонну» [51, л. 10]. 10 марта 1928 г. Петропавловский горсовет установил стоимость воды, отпускаемой трестом «Камчхоз» на суда, в размере 40 коп. за тонну для пароходов СТФ и по 60 коп. — для иностранных [52, л. 38 об.].

18 августа 1927 г. окрревком слушал доклад капитана порта о ходе строительства и выделении территории. Местные власти вновь отметили недостаточное оснащение порта: отсутствие требуемого количества складов и почти полную непригодность для производства грузовых работ пришедшей в ветхость и угрожавшей обвалом пристани. Они решили, что не позднее осени 1927 г. следует начать постройку новой пристани, дабы не задерживать обработку судов в навигацию 1928 г. Вновь ставилась задача соорудить пристань из расчета работы на четыре трюма с глубиной возле нее не менее 25 футов (7,63 м).

Кроме этого, порт нуждался в срочном выполнении следующих работ:

- постройке к маю 1928 г. одного пакгауза;

- очередном укреплении Кошки;

- очистке Ковша от постепенного заноса илом и удалении из него остовов затонувших шхун;

- устройстве освещения, позволявшего вести грузовые работы ночью,

а также плавать мелким плавсредствам в темное время суток без опасности; — доставке из Владивостока моторного катера, снабженного мотопомпой, и двух деревянных барж, пригодных «как в противопожарном отношении, так и для обслуживания порта при необходимых работах». Эти баржи требовались для рейдовой разгрузки больших судов, осадка которых не позволяла им входить в Ковш;

— постройке дома для управления порта и квартир сотрудников.

«Для согласования и скорейшего проведения вопросов портового строительства», названных выше, Пестов отправился во Владивосток и Хабаровск.

В распоряжении порта находилась территория «в границах и на условиях, изложенных в постановлении пленума Петропавловск-Камчатского горсовета (протокол № 3 от 15.07.1927 г.) за исключением участка Озерной кошки... опротестованного жителями гор. Петропавловска впредь до выяснения нужд города, изложенных в протесте, и действительных потребностей порта в данном участке» [48, л. 294—295].

15 декабря 1927 г. окрревком подводил итоги навигации истекшего года, заключив, что пристань в Петропавловске пришла в ветхость, а имевшиеся в распоряжении агентства СТФ территория и склады совершенно недостаточны для растущего грузооборота. Владивостокскому порту рекомендовалось «принять меры к постройке новой пристани для парохода «невского» типа (на четыре трюма. — С. Г.), сроком не позднее прихода первого парохода весной 1928 г. СТФ и порту согласовать вопрос о территории для СТФ, учтя возможность расширения таковой за счет засыпки приливной и отливной площади». Кроме этого следовало, «учитывая важность своевременной связи с судами, обслуживающими Камчатку, от чего зависит успешность обслуживания берегов Камчатки, и имеющиеся перебои в этом деле, поставить перед Дальневосточным крайисполкомом вопрос о выделении на существующей станции для судов в будущую навигацию отдельной радиосвязи» [53, л. 6—8].

Грузооборот порта постепенно рос. В 1927 г., по данным К. М. Бендрикова, он составил 5 775 т (ввоз — 4 500, вывоз — 1 275). Кроме этого, было переработано 4 600 т угля (ввезено 2 100, вывезено 2 500). Таким образом, суммарный грузооборот 1927 г. исчислялся в 10 375 т [7, с. 369].

Реконструкция пристани началась зимой 1927 г. и шла до весны 1928 г. 2 февраля 1928 г. Пестов извещал местные власти о медленном ходе работ из-за отсутствия квалифицированных рабочих и нужных строительных материалов. Окрревком отметил, что «хотя расширение пристани и производится, однако для более полного охвата нужд СТФ и окрревкома оно недостаточно».

После реконструкции пристани следовало приступить к укреплению Кошки, для чего требовалось «поставить перед краевым центром вопрос

об отпуске портовым управлением потребных сумм, как на предотвращение (насыпка и застилка камнем) от размыва Кошки, так и на производство других, потребных по порту работ, в частности: а) расширение пристани до одновременной разгрузки четырех трюмов, б) устройство складочных помещений и засыпку части Ковша с целью расширения территории и ограждения складочных помещений от доступа морской воды и вследствие этого порчи грузов при больших приливах».

Все это предполагалось увязать «с намечающимися перспективами работ по Камчатке» [53, л. 26]. Под последними подразумевалась предстоящая деятельность созданного летом 1927 г. АКО, которая с началом навигации 1928 г. ознаменовалась небывалым экономическим развитием полуострова и многократным ростом потоков пассажиров и грузов, следовавших сюда с материка и направлявшихся обратно.

В октябре 1928 г. правление АКО подвело итоги своего первого полноценного промыслового сезона. Одной из главных задач общества на ближайшее будущее признавалось приспособление Петропавловского порта к обслуживанию его судов. Отныне здесь параллельно с СТФ должны были начать работу транспортные и снабженческие подразделения АКО, а в перспективе порт должен был превратиться в базу промыслового флота общества.

Обсуждение этого вопроса так и не завершилось принятием решения о том, «где склад должен быть сооружен, и где должна быть пристань». Для начала наметили возвести временные постройки. Так как АКО в 1928 г. не приступило к сооружению в Петропавловске судоремонтной мастерской, то имевшиеся в его распоряжении деревянные транспортные суда с небольшим водоизмещением («Чукотка» и «Охотск») отправлялись для ремонта в Усть-Камчатск. По заявлению члена правления АКО М. Д. Шеина, средств, отпущенных на их ремонт, было недостаточно: «Благодаря состоянию Петропавловского порта, мы не можем снять надстройку на “Охотске”, не было достаточно квалифицированных рабочих и возможности приспособления, что будет стоить больше 40 000 рублей». На будущий год АКО намечало развернуть в Петропавловске угольную базу для пароходов, отправлявшихся в зимние рейсы [54, л. 198—201].

Летом 1928 г. город встречал делегатов Первого окружного съезда Советов, прибывавших преимущественно морским путем. По этому случаю в порту выполнили «благоустройство»: в темное время на пристани ярко светилась иллюминированная арка [55, л. 7].

12 декабря 1928 г. ячейка ВКП(б) Петропавловской конторы АКО заслушала доклад Пестова о работе Петропавловского порта в навигацию 1928 г. Его доход за это время составил 52 905 руб. 65 коп.

В 1928 г. порт выполнил следующие работы: расширил существующую пристань и построил рядом с ней новую, отсыпал территорию, возвел жилой дом и склад, провел массу хозяйственных работ. Всего на капитальное строительство затратили 81 834 руб. 20 коп. Из этой суммы на постройку и ремонт пристаней израсходовали 35 168 руб. 70 коп., на сооружение склада — 1 786 руб. 09 коп. Подсыпка территории порта обошлась в 12 120 руб. 90 коп. Ее завершили как раз к моменту начала осенних штормов, чем предотвратили порчу грузов на территории СТФ. На постройку жилого четырехквартирного дома для работников порта затратили 32 785 руб. 43 коп. Строение расположили неудачно: три его квартиры из четырех выходили окнами на север.

По данным СТФ, за 1928 г. через порт прошли 13 300 т грузов (доставлено 8 900, вывезено — 4 400) и 10 057 т угля (ввезено 5 057, вывезено 5 000). Общий грузооборот достиг 23 357 т, то есть в 2,25 раза превысил показатели 1927 г. Впрочем, данные на этот счет противоречивы: так, по сообщению Пестова, за указанный период сюда прибыли 59 судов. Они доставили 14 092,4 и увезли 5 194,7 т различных грузов. Порт выдал на пароходы 5 000 т бункерного угля. Таким образом, по данным капитана порта, грузооборот составил 24 287,1 т. Кроме этого, в Петропавловск прибыли 1 229 и выехали 2 291 пассажиров [7, с. 369; 56, л. 324].

Как видно из названных выше цифр, полностью совпадает только количество бункерного угля, погруженного на уходящие суда. Тем не менее, все приведенные данные свидетельствуют о резком подъеме экономической жизни области, вызванной началом деятельности АКО. Наибольшее оживление в порту наблюдалось в разгар путины в июне 1928 г.: здесь одновременно собирались до семи пароходов.

В 1928 г. штат порта включал пять человек: капитана, портового надзирателя, берегового матроса, техника и моториста. Для работ на рейде уже имелся моторный катер. На его содержание за навигацию израсходовали 1 658 руб. 06 коп., из них на топливо и смазку — 458 руб. 06 коп. и 1 200 руб. — на зарплату мотористу. Обязанности старшины катера выполнял капитан порта. При наличии на катере полного экипажа, то есть старшины и моториста, затраты возросли бы на 2 280 руб. Но, по словам Пестова, экономия на штате катера не оправдалась — он отвлекался от своих прямых обязанностей, что приводило к задержке оформления судов и их простоям.

Главными недостатками в работе порта признавались плохая радиосвязь и неудачный отвод территории: в 1927 г. в его распоряжении имелись 1 023,7 кв. саженей, в 1928 г. дополнительно были переданы еще 450 кв. саженей. В результате обе пристани (на м. Сигнальном и в Ковше) оказались отрезаны от остальной территории, что затрудняло рабо-

ту в порту других организаций. В качестве выхода из сложившейся ситуации решили выделить свободную полосу вдоль пристаней, обеспечивавшую беспрепятственный доступ к ним всем заинтересованным.

На 1929 г. порту на расширение и засыпку территории отпускались 50 тыс. руб. Этого было недостаточно для выполнения всех необходимых гидротехнических работ: в очередной раз требовалось «настаивать перед Владивостоком о срочном отпуске средств на усиление Кошки», систематически размывавшейся осенью.

Кроме этого, рекомендовалось приписать к Петропавловску наиболее крупные погрузо-разгрузочные пункты на побережье Камчатки: Усть-Камчатск, Усть-Большерецк, Олюторку, Кихчик, Анадырь и Озерную, а также «поставить вопрос перед центром об организации самостоятельного порта четвертого разряда» [56, л. 234].

С началом деятельности АКО Петропавловск окончательно превратился в экономический центр области. Делами общества здесь управляла его местная контора, деятельность которой координировал член правления АКО М. Д. Шеин. Расширение масштабов работы общества во многом сдерживала низкая пропускная способность порта, вызывавшая простои пароходов. К тому же в 1928 г. в Петропавловске не доставало рабочих рук. Имевшиеся грузчики, по словам Шеина, «предложили СТФ заключить договор, по которому они были бы монопольными работниками по разгрузке судов... С этим положением надо считаться и продумать, не целесообразнее ли завозить туда свои артели, несмотря на всю дороговизну. Без пришлых рабочих нельзя ничего сделать; наша разгрузочная артель на Камчатке состоит из юношей, но имелись конфликты и дана небывалая ставка». Перевалка в Петропавловске грузов, шедших для снабжения западного и восточного побережий полуострова, еще больше удорожала их доставку до места назначения.

1 октября 1928 г. М. Д. Шеин выразил сомнение в том, что Петропавловск следовало превратить в перевалочную базу. «Мне непонятно, почему Петропавловск становится центральной базой. Я хотел бы, чтобы перевалка грузов стоила не так дорого, как в Петропавловске... Мне кажется, что перевалка грузов в Петропавловске потребует больших затрат. Если в этом году будет 80—100 тыс. руб., то в будущем году будет еще больше в связи с увеличением перевалок...» [54, л. 201].

Опасения Шеина были вызваны тем, что на начальном этапе деятельности АКО основная масса грузов, адресованных на Камчатку, следовала на побережья, где начиналось активное строительство новых рыбопромышленных предприятий. К тому же общество пока не располагало значительным собственным транспортным флотом, способным перевозить грузы, доставленные фрахованными судами, из центрального пункта —

Петропавловска — в комбинаты побережья. Сам же областной центр промышленных предприятий пока не имел.

«Пятилетний план развития хозяйства АКО (1929—1933 гг.)», разрабатывавшийся в недрах общества в конце 1928 г., предусматривал выделение на новое портостроительство и модернизацию имеющегося хозяйства 15 446,7 тыс. руб. В соответствии с ожидаемым увеличением грузооборота и изменением направления грузовых потоков (например, из европейской части СССР через Ленинград и Одессу непосредственно в Петропавловск, минуя Владивосток), общество нуждалось в портовых сооружениях в следующих пунктах (табл. 3.10) [57, л. 17].

Таблица 3.10

Пункт	Начало строительства	Стоимость, тыс. руб.
Владивосток	1929 г.	70,0
Петропавловск	1930 г.	2 382,6
Усть-Камчатск	1930 г.	3 526,0
Бухта Корфа	1931 г.	3 330,5
Анадырь	1931 г.	2 237,7
Бухта Нагаева	1932 г.	1 499,9
Итого:		13 046,7

Для проведения гидротехнических работ требовался землечерпательный караван стоимостью 2 400 тыс. руб.

Первоочередные и самые дешевые работы планировалось провести во Владивостоке в 1929 г., где создавалась портовая АКОбаза. Капитальные затраты, тыс. руб., предполагалось производить в следующем порядке (табл. 3.11).

Таблица 3.11

Год	1929	1930	1931	1932	1933
Расходы	70,0	4 663,8	3 746,5	3 144,1	3 822,3

14 января 1929 г. во Владивостоке при Управлении портовых изысканий на Тихом океане в присутствии представителей СТФ и АКО состоялось совещание, рассмотревшее перспективы строительства в Петропавловске современного порта. Совещание под председательством инженера С. С. Розова обсуждало исходные данные, которые следовало положить в основу его проекта. Оно констатировало, что весь грузопоток, проходивший через порт, делился на три неравные части:

- снабженческие грузы для самого Петропавловска;
- «переотправочные», то есть транзитные грузы, следовавшие на побережье;
- уголь для бункеровки пароходов.

Наибольший объем занимали транзитные грузы, количество которых росло из года в год в связи с расширением рыбной промышленности на

камчатских побережьях. Грузы для Петропавловска занимали наименьшую долю: промышленность в самом городе практически отсутствовала.

Перевалка же прибывавших грузов была затруднена «до крайности отсутствием квалифицированной рабочей силы. При 26 чел. грузчиков, имеющих в Петропавловске в 1928 г., на работах было до 250 чел. Оплата в день доходила до 20 руб... Необходимо отметить чрезвычайную недостаточность, даже для современного положения, территории». Аналогично обстояло дело и в отношении имевшихся складов — их тоже не хватало. «Когда одновременно необходимо было переработать 5 тыс. т груза, 310 т пришлось выгрузить на участок АКО при рейдовой загрузке в Авачинской губе...» [7, с. 369—370].

Совещание постановило принять в качестве исходных для составления проекта следующие цифры:

- глубину у причалов при отливе 30 футов (9,15 м);
- длину причалов до 100 м;
- глубину прохода в Ковш 32 фута (9,76 м) при ширине до 60 м;
- единовременную вместимость складов — 30 % грузооборота, ожидавшегося в 1933 г.

Кроме этого, в очередной раз требовалось расширить территорию, осветить ее и обеспечить нормальное водоснабжение. Для ремонта собственных мелких плавсредств следовало устроить мастерские с необходимыми приспособлениями. Предполагаемое расширение порта подразумевало увеличение численности рабочей силы по его обслуживанию. Для ее размещения намечалось построить жилые помещения, способные принять 160 чел. В смету строительства также предполагалось включить кредиты на приобретение морского ледокольного и пожарно-спасательного катера с мощностью машины до 150 л. с. и районом плавания 300 миль, экскаватора и двух барж, а также плавучего крана с грузоподъемностью до 30 т [7, с. 369—370].

В целом программа работ по расширению порта в конце 1920— начале 1930-х гг. сводилась к выполнению ряда неотложных мероприятий, обеспечивавших создание минимума удобств по переработке грузов, количество которых к концу первой пятилетки (1928—1932 гг.) ориентировочно оценивалось в 100 000 т [58, с. 147].

Летом 1929 г. на Камчатку из Владивостока выехала экспедиция Управления портовых изысканий на Тихом океане Наркомата путей сообщения СССР [59, л. 115]. Ее результаты были использованы при подготовке материалов специальной Правительственной комиссии, возглавляемой А. В. Шотманом, работавшей в Петропавловске в сентябре 1929 г. Комиссия определила основные направления экономического развития Камчатки, среди которых нашлось место и сооружению портовой базы в Петропавловске.

В следующем году поиски наиболее удобного места для расположения порта продолжились. Новая экспедиция прибыла в Петропавловск 16 июля 1930 г. В программу ее работ включались изыскания в Ковше и б. Раковой для определения их пригодности к портостроительству [20, л. 5]. Работавший в б. Раковой инженер П.А. Кабанов нашел, что портоустойство в ней «в целом затруднительное». Этим еще раз подтверждалось, что порт мог размещаться только в Ковше.

Дополнительно по просьбе АКО были выполнены не планировавшиеся ранее изыскания в б. Тарья. Ее исследовал инженер Н. А. Баландин, выяснивший, что бухта «допускает морским судам с большой осадкой свободный вход и маневрирование... безопасные стоянки этих судов... Тарьинскую губу можно рассматривать как район, безусловно, пригодный для целей портостроительства» [20, л. 19]. Эта бухта в перспективе могла стать еще одной гаванью.

Пока писались грандиозные планы предстоящей модернизации, в порту шла неспешная работа по наведению порядка на его территории. В марте 1929 г. здесь переносили на другое место склад треста «Камчхоз», мешавший обработке грузов. Расходы на это составили 1 421 руб. [55, л. 24, 61].

На пятикилометровом расстоянии от порта построили радиостанцию. Она располагала передатчиком МРК-0,8 и устаревшей переделанной длинноволновой японской станцией типа «Нахон-Мусин». Питание эти аппараты получали от двух киловаттных динамомашин, приводившихся в действие двигателями по 3 л. с. В силу маломощности и постоянной загруженности эта станция зачастую не обеспечивала устойчивой связи с судами, находившимися в море [60, л. 55].

Летом 1929 г. в порту началось сооружение типового склада, проект которого утвердили в Москве. На нее отпустили 28 тыс. руб. Строили склад 20 плотников во главе с десятником, приехавшие 4 июля из Владивостока на фрахтованном пароходе «Хуаненг». Пароход также доставил часть материалов, которых хватило только на постройку 16 ферм. Владивостокская контора СТФ в ответ на запрос местного агентства известила, что недостающие материалы должен привезти пароход «Лозовский». Но после его прибытия выяснилось, что на судне есть коносамент, в котором значилось нужное количество леса для завершения строительства склада, но самого материала не оказалось. Судно частично привезло древесину второстепенного значения, но тысячу необходимых трехсаженных досок дюймовой толщины на него почему-то не погрузили.

Задержка материалов грозила сорвать стройку и вызвать перерасход средств на оплату простаивавшей рабочей силы. Для того чтобы не допустить простой, порт занял часть материалов в различных городских учреждениях [56, л. 255—256]. В итоге склад вступил в строй лишь в 1930 г.

11 августа 1930 г. о пятилетних планах по строительству порта в окрестном докладывал управляющий СТФ Тихоокеанского бассейна А. А. Гончаров. Озвученный им проект получил одобрение, и горсовету было предложено «оформить отвод территории порту». Но на дополнительно выделенных участках стояли школа-девятилетка и городская баня. Их снос допускался только при условии предварительного сооружения новых зданий. Еще одно ограничение сводилось к тому, что «развертывание портостроительства может быть осуществлено при обязательном сооружении жилых домов для рабочих и служащих, почему в связи с существующим жилищным кризисом без предварительного осуществления жилищного строительства пленум считает абсолютно недопустимым завоз рабочей силы для портостроительства».

Регулярное прибавление населения города и «колоссальный рост его экономики» требовали налаживания надежного грузопассажирского сообщения Петропавловска с материком. Особенно нуждалась в улучшении перевозка пассажиров третьего класса, то есть основной массы простых тружеников, доставлявшихся на Камчатку в твиндеках обычных грузовых пароходов: «В настоящее время она осуществляется самым безобразным образом».

Развитие порта должно было сопровождаться и улучшением городского хозяйства. «Вследствие отсутствия у города средств по подготовке обслуживания порта водоснабжением, электроэнергией, обратить внимание Мортрана на необходимость участия его в строительстве водопровода и электростанции с тем, чтобы портостроительство и в дальнейшем порт город мог обеспечить электроэнергией и водой...» [55, л. 26 об.—29].

В конце апреля 1929 г. правление АКО решило, что обслуживание пароходов в Петропавловске по-прежнему останется за СТФ. Но в связи с планировавшимся приобретением собственных судов признавалось необходимым создание при камчатской конторе АКО «транспортного эксплуатационного аппарата в целях удешевления стоимости переработки грузов». М. Д. Шеину предлагалось «разработать на основе опыта работы в 1928 и 1929 гг. структуру и штат технико-эксплуатационного аппарата в Петропавловске и представить на утверждение правлению с таким расчетом, чтобы организация дела была бы вполне закончена к концу навигации 1929 г.» [54, л. 57].

В связи с развитием рыбной промышленности поток грузов для АКО через порт в Петропавловске, а также через другие пункты камчатского побережья рос год от года. Их значительная часть по-прежнему доставлялась судами СТФ и фрахтованными иностранными пароходами. Но в 1929 г. АКО обзавелось собственными крупнотоннажными морскими судами. Их эксплуатацией занималось специальное подразделение общества, в раз-

ное время именовавшееся «Морским отделом», «Морской конторой» или «Морским управлением».

3 мая 1930 г. АКО, приняв во внимание ходатайство Морской конторы, постановило «признать целесообразным открыть соответствующие агентства (морские. — *С. Г.*) в трех пунктах в составе местных контор (в Петропавловске, Усть-Камчатске и Анадыре) и предложить составить при Морской конторе подробную смету и инструкцию» [61, л. 16].

В начале 1931 г. появилось «Положение о морском агентстве Морского управления АКО в Петропавловском порту». В соответствии с ним, агентство считалось оперативным органом пароходно-эксплуатационного сектора Морского управления. Оно должно было обслуживать суда, оповещать клиентов об их прибытии, оформлять места швартовки, снабжать топливом, водой, составлять коносаменты и пассажирские сводки, продавать билеты, распоряжаться плавсредствами и причалами АКО, наблюдать за их исправностью и заведовать складом морского агентства. Первым морским агентом общества в Петропавловске стал М. Дорошенко [62, л. 91].

Так на ограниченной территории и акватории Петропавловского порта оказалась сосредоточена деятельность двух аналогичных подразделений различных ведомств — агентства СТФ и морского агентства АКО, выполнявших схожие функции и использовавших одни и те же сооружения. Это нередко приводило к возникновению между ними различных споров и конфликтов. Так, агентство СТФ обращалось в Морское управление АКО с предложением перенести плавучую пристань общества дальше от причала СТФ. «Ваша пристань для мелких плавсредств в прошлом году создавала благодаря близости к причалу серьезную помеху при разворачивании судов во время швартовки» [63, л. 145]. Возможно, что подобные трения стали поводом к размышлениям о том, что предотвратить их можно только сосредоточением всех портовых операций в одних руках.

В 1931 г. старшим должностным лицом порта, официально называвшимся «Главным агентом СТФ — начальником порта Петропавловска-на-Камчатке» был В. С. Колесниченко. 24 января 1931 г. он получил сообщение о том, что АКО упраздняет во Владивостоке все свое транспортное хозяйство и грузовые операции, начиная от поступления грузов из железнодорожных вагонов и их хранения на складах и заканчивая погрузкой на пароходы, передавая все это в руки СТФ. Аналогичная передача должна была пройти и в Петропавловске. Таким образом, все погрузо-разгрузочные операции в портах концентрировались в руках Наркомата путей сообщения. Решение об этом СНК СССР принял 26 февраля 1930 г.

«Мы считаем, что все транспортные суда будут переданы нам, и этот вопрос в настоящее время находится на разрешении в центре. На днях ожидаем результат. С учетом всего изложенного, Вам надлежит принять меры

по обеспечению договора своевременно, оговорив все моменты с передачей в Ваше распоряжение всех плавсредств АКО, находящихся в Петропавловске». Агентству СТФ предлагалось добиться в окрестном ликвидации погрузо-разгрузочного отдела АКО. Общество должно было передать агентству СТФ всех грузчиков с инвентарем к 1 мая 1931 г., то есть к открытию навигации [55, л. 17, 56].

Дирекция АКО выступила категорически против этих проектов. Благодаря усилиям его директора-распорядителя Б. А. Гольдберга, руководящие органы страны удалось убедить в целесообразности передачи транспортных судов АКО, но все грузовые операции все-таки перешли в руки СТФ. Ему же досталось и портовое имущество АКО во Владивостоке. Навигация 1931 г. показала, что это решение было ошибочным: программа завоза на Камчатку оказалась на грани срыва. Так, из намеченных СТФ на 1931 г. 37 срочных рейсов были выполнены 20, то есть всего 54 %. В конце 1931 г. АКО получило свое транспортное хозяйство назад.

Очередная фаза строительства порта началась в декабре 1930 г. и проводилась «при полной поддержке лучшей части рабочих порта, объединившихся в ударные бригады, в результате чего к дню 1 Мая мы пришли сравнительно подготовленными к предстоящей навигации...». С 15 марта 1931 г. на постройке рабочей столовой трудились двенадцать плотников, в том числе Михайлов, Задорожный, Васильев, Блоха. Проект рабочей столовой, а также пожарного сарая составил инженер Будталаев, руководил работами прораб Гайдуков [64, л. 1, 23].

8 апреля 1931 г. готовность порта к официальному открытию навигации изучало бюро обкома ВКП(б). Заслушав сообщение В. С. Колесниченко, партийцы констатировали недостаток в порту рабочих и жилья для них, острую нехватку складов, причалов, полное отсутствие механизации, крайний недостаток плавсредств.

Порт не имел собственного водопровода, его угольные склады из года в год недоснабжались, в результате чего приходившие пароходы долго простаивали в ожидании топлива. Нарушение расписания срочных рейсов дезорганизовало работу, усугубляя эти простои. Отсутствие лоцманской службы привело к тому, что в 1930 г. девять судов сели в губе на мель. Имевшаяся радиосвязь была неспособна качественно обслуживать пароходы, затрудняя оперативное управление ими.

Исходя из этого обком ВКП(б) просил дальневосточные краевые власти «воздействовать на управление Мортрана Тихоокеанского бассейна по оказанию помощи Петропавловскому порту», для чего «забросить» сюда не менее 400 грузчиков и квалифицированных рабочих для строительства порта, выделить пять моторных катеров, буксир, кунгасы или баржи, обеспечить собственной радиостанцией, трубами для прокладки водопровода,

топливом, выделить ледакол, 50-тонный подъемный кран для разгрузки «тяжеловесов» и прислать сюда землечерпательный караван. Обращаясь к Управлению безопасного кораблевождения (УБЕКО), секретарь обкома Якушин просил наладить в порту лоцманскую службу и поставить на Петропавловском маяке сирену [65, л. 127].

К началу лета 1931 г. порт восстановил пакгауз, разрушенный стихией в конце 1930 г. Здесь работали десять плотников, среди которых отличились Солдатов, Демченко и Воронин. Одновременно завершалось сооружение барака для рабочих на 200 чел., ремонт и спуск на воду катеров и грузовых кунгасов, постройка двух специальных пристаней для кунгасов на восточном берегу Ковша [66, л. 28, 64].

За успешную работу к 1 мая 1931 г. премии получили 40 отличившихся работников. Из их числа «как самые лучшие и проявившие себя не только ударниками, но и организаторскими производственниками» разными подарками были награждены:

- Тау-Чи-Лян, Шмелев и Чжао-Ки-Эн — костюмами;
- Юй-Зун-И, Ваханин, Лиходько — ботинками;
- Антон Воронин, Ильин, Бисаров, Иващенко — сапогами;
- Ковальчук, Малышев — отрезами на пальто;
- Шатерников и Кривенко — дополнительным отпуском.

Грузчик Губский получил в качестве премии гитару. 30 апреля 1931 г. за проявленную инициативу при оборудовании кузницы в мастерских порта костюмом был премирован бригадир кузнецов Павел Алексеевич Полянин [66, л. 32].

С 1929 г. в практику работы предприятий и организаций повсеместно стало внедряться так называемое «социалистическое соревнование», призванное интенсифицировать трудовую деятельность, увеличить производительность труда и поднять дисциплину. Проводилось оно через партийные органы на местах, но при этом ему придавалась форма «инициативы снизу», то есть почина, исходившего от рабочего люда.

Одной из первых форм социалистического соревнования явилось ударничество. Первые ударные бригады в СССР возникли еще летом 1926 г., а их массовая организация началась после опубликования в январе 1929 г. работы В. И. Ульянова-Ленина «Как нам организовать соревнование?» и проведения XVI Всесоюзной партийной конференции. В начале 1931 г. в стране зародилось и получило распространение движение хозрасчетных бригад.

Этот процесс не обошел и Петропавловск. В феврале 1931 г. «в целях непосредственного участия и оказания помощи со стороны административно-технического персонала агентства и порта разворачивающемуся по инициативе рабочих соцсоревнованию и ударничеству» создавалась груп-

па массово-производственной работы. Ей следовало «развернуть работу в следующих направлениях при непременно согласовывании и увязывании своей работы с партийной и профорганизациями: 1) проводить периодические проверки хода соцсоревнования и ударничества, 2) организовать правильный учет...». Для материального поощрения участников соревнования учреждался «фонд содействия», в который перечислялась сумма в размере половины годовой заработной платы [66, л. 15].

Социалистическое соревнование в порту проходило под лозунгом: «Наше дело — дело славы, дело чести, дело доблести и геройства». 20 марта 1931 г. объявила себя «ударной» бригада «имени тов. Аникеева», названная так в честь советского торгового представителя в Японии, на которого незадолго до этого было совершено покушение. Вскоре к ним присоединилась еще одна группа ударников: «Тов. начальнику порта. Граждан группы грузчиков СТФ 7-ой артели Дудин Михаил С., Баженов Михаил И., Швалдин Александр А., Драздечкин Дмитрий Б., Базалев Петр М., Петрихин Алексей В., Петрихин Иван Пет. Заявление. Мы, группа 7-ой артели шесть человек, объявляем себя ударниками с 3 июля сего года и готовы выполнять все срочные работы, каковы будут указаны Вами в вашем порту, а поэтому просим тов. начальника зачислить в бригаду ударников, чему и подписуемся собственноручно» [66, л. 45, 64].

6 июля 1931 г., «в связи с переходом на ударные темпы работ части вновь прибывших рабочих-грузчиков, из коих организовались три ударные бригады: № 1 в числе 14 человек во главе с бригадиром Семеновым, № 2 в числе 15 человек с бригадиром Букраевым и № 3 в числе 12 человек с бригадиром Васильевым», главный агент распорядился принять все меры к созданию для них хороших условий труда и отдыха, а также снабжения дефицитными товарами. Этим предполагалось заинтересовать рабочих и поднять производительность их труда.

14 сентября 1931 г. экипаж катера «СТФ № 20» в составе Леонида Люцифера, Клима Кухарчука и Ильи Воробьева, ранее уже объявивший себя ударным, принял дополнительные обязательства: «1. Закрепляемся на работе в Петропавловском порту СТФ на предстоящую зимовку и на будущую навигацию. 2. Обязуемся принять все меры к тому, чтобы своей работой на катере дать наилучшие ударные показатели 3. Вводим учет расхода горючего в ходовом часе и обязуемся максимально экономить горючее. 4. Будем содержать катер в полной чистоте. 5. Не допустим аварийности как нашего катера, так и буксируемых нашим катером единиц. 6. Добьемся быстреего выполнения катером рейса. 7. Будем принимать активное участие в общественной работе. 8. Досрочно выкупим свои облигации по третьему решающему году пятилетки. 9. Добьемся повышения своей квалификации через самообразование и своего поли-

тического уровня через занятия на катере. По данным обязательствам мы вызываем на соцсоревнование катер “Ольга” и в свою очередь ждем от команды катера “Ольга” встречных пунктов в социалистическом договоре. Предлагаем команде катера “Ольга” арбитром в нашем соревновании избрать президиум Порткомвода. От администрации ждем содействия в нашей ударной работе» [66, л. 50].

В ноябре и декабре 1931 г. портовой радиостанцией заведовал Алешин, радистами-операторами на ней несли вахту Боев, Воробьев, мотористы Гончаров и Валеев. Рабочими при гужевом транспорте состояли Дмитрий Михайлович Коновалов, Владимир Федорович Борисенко, Григорий Гурьянович Любанов, Солофроний Андреевич Твердохлебов, Федор Васильевич Шеповалов, Иван Алексеевич Ветров, Григорий Николаевич и Петр Григорьевич Мошкины, Иван Михайлович Рожков.

2 марта 1931 г. Наркомвод издал приказ № 16, которым «для производства нового портостроения в Тихоокеанском бассейне организован Дальводстрой», то есть Дальневосточное управление водного строительства. На него возлагалось проведение гидротехнических работ. Механизация портов и их снабжение электрооборудованием, радиосвязью и судоремонтными мастерскими в соответствии с распоряжением по управлению СТФ № 154 от 30 апреля 1931 г. оставались за СТФ [55, л. 258]. В январе 1931 г. Владивостокская проектно-изыскательская база портов Тихого океана разработала для Петропавловска проект новой деревянной эстакадной пристани [64, л. 19].

Тогда же было создано Управление по постройке Петропавловского-на-Камчатке порта (Портстрой). 2 июля 1931 г. прошло совещание сотрудников Главного Камчатского агентства СТФ и порта и вышеназванного управления. На нем выступил А. А. Гончаров, заявивший о том, что в прошлом 1930 г. «работа только начиналась. В прошлом году шли разговоры о том, где построить порт в Авачинской губе. Называли Тарью, бухту Раковую и Ковш, но на пленуме Петропавловского горсовета решено было остановиться на Ковше». На 1931 г. Петропавловскому порту на развитие, в том числе и на сооружение жилья, выделялись 700 тыс. руб. [55, л. 199—199 об.].

Совещание признало необходимым:

- обеспечить порт грузчиками в количестве до 400 чел., дабы предотвратить этим простои пароходов под разгрузкой;
- для ускорения рейдовой разгрузки усилить имеющиеся плавсредства буксиром и 10 баржами грузоподъемностью не ниже 60 т;
- начать постройку еще одного пакгауза;
- снабдить порт 20 брезентами для укрытия грузов и 300 м шлангов диаметром 2,5 дюйма для подачи на суда воды, оснастить его электрооборудованием и механическими перегружателями.

Начальником Портстроя был назначен инженер Будталаев. Дела у него, что называется, «не заладились». В результате бюро ячейки ВКП(б) порта постановило передать дело о его «бесплановой и бесхозяйственной работе... в окружную Контрольную комиссию и Рабоче-Крестьянскую инспекцию» [67, л. 329].

В октябре 1931 г. Будталаев сдал дела новому начальнику Лобачеву, назначенному Дальводстроем. 16 ноября 1931 г. Лобачев на очередном заседании партбюро докладывал о ходе строительства. Работа Портстроя признавалась неудовлетворительной. Ее главными недостатками оказались отсутствие планов строительства и точного учета средств, слабое техническое и административное руководство. Итогом этого стало низкое качество произведенных работ, оплачивавшихся по требованию рабочих без учета установленных норм выработки и расценок.

Для выхода из создавшегося положения решили выделить из утвержденного промфинплана объем работ, которые следовало выполнить до окончания календарного 1931 г., и довести его до всех рабочих. В трехдневный срок руководству Портстроя нужно было обеспечить стройку материалами, чтобы избежать простоев, в пятидневный — разграничить обязанности всех своих сотрудников и возложить на них персональную ответственность, а также регулярно заслушивать о ходе выполнения работ на порученных участках. С рабочими следовало провести разъяснительную работу о существовавших расценках и нормах.

Многие недостатки в работе Портстроя по начинавшей складываться в стране недоброй «традиции» были отнесены на счет ее сознательного развала. Возникшее подозрение в этом отлилось в предписание его начальнику «в декадный срок... проверить качественный и классовый состав руководства и технических работников и по выявлении произвести очищение от чуждых и ненужных работников...» [67, л. 331]. Попутно Портстрой приступил к подготовке к переходу на хозрасчет, который полностью предполагалось ввести с 1 января 1932 г.

15 января 1932 г. облисполком подвел итоги работы морского транспортного СТФ в Камчатском округе за прошлый год. Он в который раз обратил внимание на необеспеченность Петропавловского морского агентства плавсредствами и рабочей силой, недостаточное количество угля для пароходов СТФ. Ледокол в порту отсутствовал, несмотря на то что на этот счет имелся ряд указаний директивных органов. К концу навигации 1931 г. порт располагал 120 грузчиками: 60 числились в агентстве СТФ, остальные работали в АКО. Здесь все так же не было землечерпалки и лоцманской службы. Из-за этого «имели место посадки пароходов в Ковше на мель». Так, в 1930 г. произошли девять таких случаев, а в 1931 г. — два.

СТФ должен был «в кратчайший срок решить вопрос об организации заводных баз, в которые завозить грузы, предназначенные для мелких промыслов и населенных мест, и развозить грузы по этим пунктам на судах мелкого тоннажа». Организация Петропавловской заводной базы должна была начаться в 1932 г. Для этого следовало прикрепить к местному порту «соответствующий тоннаж, оборудовать порт причалами, складами, плавсредствами, механизировать грузоперевалки и обеспечить рабочей силой» [55, л. 435; 68, л. 7—8]. Но эти предложения длительное время оставались нереализованными.

Наряду с объективными трудностями, в порту имелись и проблемы, вызванные неудовлетворительным планированием и управлением. Так, в декабре 1931 г. крайне плохой признавалась работа судоремонтных мастерских. Здесь отсутствовал промфинплан, не велась работа по переходу на хозрасчет. В мастерских, как и в Портстрое, не были установлены твердые нормы и расценки на работы, имевшиеся рабочие руки использовались нерационально. Впрочем, их трудовой энтузиазм сдерживался почти четырехмесячной задержкой зарплаты. Автотранспорт хранился под открытым небом, так как гараж для него отсутствовал [67, л. 334].

В январе 1932 г. порт приступил к организации собственной пожарной части. Рядом с сараем, в котором хранилось противопожарное имущество, начали строить общежитие для брандмейстеров. Для забора воды во льду пробили три полыньи. Из имевшегося гужевого транспорта для несения ночного дежурства ежесуточно выделялись три лошади. Постройку печей в зданиях порта отныне следовало согласовывать с начальником пожарной части. Для помощи профессиональным пожарным собиралась добровольная дружина из рабочих. С целью профилактики пожаров решили огородить территорию порта и сделать ее доступной только для его работников [67, л. 339].

Жилищные и бытовые условия, в которых пребывало подавляющее число портовиков в начале 1930-х гг., оставляли желать много лучшего. Рабочие размещались в бараках, где нередко отсутствовали элементарные удобства. Несемейные работники питались в столовой порта. В 1932 г. в ней произошло отравление части тружеников, в духе времени отнесенное на счет действий «классовых врагов»: «Среди отдельных групп портовых рабочих, в особенности в общежитии грузчиков, имеются нездоровые настроения, и эти нездоровые настроения усугубляются совершенно плохими квартирными условиями, на основе чего классово чуждые элементы, имеющиеся в рядах групп рабочих, ведут разлагающую работу... Неудовлетворительное культурное обслуживание рабочих способствовало классовому врагу использовать момент для вылаз-

ки (заявление, что рабочих специально травят, что обстановка, в которой живут рабочие, порождает массовые заболевания, смертность, что за правду, когда говорит рабочий, ему пришивают летунство, дезорганизатора и т. д.)...»

Для наблюдения за настроением рабочих партиячейка ВКП(б) порта решила организовать в бригадах и общежитиях сеть информаторов и агитаторов и «на основе этого обеспечить развертывание культурно-массовой работы». Больше внимание теперь уделялось наведению порядка в жилых помещениях. В бараках наладили систематическую дезинфекцию, установили рукомойники, баки с водой, плевательницы, запретили находиться в спецодежде, а также вывесили правила внутреннего распорядка. Грузчикам выделялись дни для внеочередного посещения городской бани [67, л. 344].

1 января 1933 г. порт, официально именовавшийся «Главным Камчатским агентством Совторгфлота и управлением Петропавловского-на-Камчатке торгового порта» или «Петропавловским-на-Камчатке портовым управлением Совторгфлота», перешел из Главного Дальневосточного управления СТФ в непосредственное подчинение Центрального управления водных портов СССР.

Возглавлявший его временно исполняющий дела главного агента А. А. Крупович дал в областную газету «Камчатская правда» следующее объявление: «На основании решения правительства и Народного комиссариата водного транспорта, Главное Камчатское агентство и управление торгового порта с 1 января сего года из системы Тихоокеанского бассейна выделяется с непосредственным подчинением Наркомводу и переименовывается в Управление Петропавловск-Камчатского торгового порта. Управлению порта подчиняются приписные пункты: Усть-Камчатск, Корф, Анадырь, Усть-Большерецк и Кихчик». Всем наличным плавсредствам до 15 марта 1933 г. следовало пройти перерегистрацию [69; 70, л. 38].

К 1 января 1933 г. порт располагал четырьмя катерами со стальными корпусами и моторами мощностью 30—36 л. с., тремя деревянными баржами грузоподъемностью 17 и 20 т, тремя шлюпками речного типа, японской шлюпкой, деревянным вельботом и 11 кунгасами длиной от 30 до 48 футов. В течение 1932 г. портовый флот пополнился 17 плавединицами [71, л. 57—58].

Нехватку квалифицированных катерников намеревались покрыть «за счет курсантов, занимающихся на курсах. В настоящее время в агентстве СТФ функционируют: а) кружок старшин маломерных катеров — 8 чел., б) мотористов катеров до 40 т — 7 чел., в) начальный курс английского языка — 12 чел., г) английский язык (повышенный курс) — 10 чел.,

д) грузчиков — 63 чел. Всего охвачено на сегодняшнее число 100 чел. Продолжительность курсов 5,5 месяцев с 15 ноября по 1 мая. Что касается средств для подготовки кадров, то таковых не имеем, запросили Москву об отпуске средств, ответ еще не получен» [70, л. 31].

Стоянка и швартовка катеров, кунгасов и шлюпок разрешалась только в районе юго-западной части Ковша до линии пристань АКО — памятник «Слава». По «особому на каждый день разрешению» допускалась временная швартовка к берегу от пристани до мыса Сигнального [70, л. 53].

Катера после дневной работы оставались на ночь без присмотра. Их команды расходились по домам, и плавсредства оказывались предоставлены сами себе, стихии и любителям наживы. В сентябре 1933 г. из порта похитили шлюпку, а 4 ноября по невыясненным причинам затонул один из его лучших катеров — «Ост» [69, № 184].

На территории порта к началу 1933 г. имелось 61 сооружение общей стоимостью 1 376 107 руб. В течение 1932 г. были построены два пакгауза, семь деревянных жилых домов, четыре барака, три сторожевых будки, железобетонное здание, столярная и слесарно-кузнечная мастерские, три склада, конюшня, приемник-распределитель и амбулатория, овощехранилище, коровник, баня, билетная касса и водопровод [71, л. 59—61].

До 1 января 1933 г. порт охраняла ведомственная милиция, которая «не удовлетворяла предъявляемым требованиям». Это заставило принять меры к организации вооруженной стрелковой охраны, которой поручались три поста. Во второй половине января из Владивостока в Петропавловск на пароходе выехал ее новый начальник [70, л. 5].

Отсутствие ледокола осложняло зимнюю работу порта. Несмотря на то, что неоднократно принимались решения об их отправке в Петропавловск, на деле никакие сдвиги в этой области не происходили или из-за технической непригодности, или из-за невозможности оторвать их от работы во Владивостоке. Еще 20 декабря 1930 г. управление СТФ назначило специальную комиссию, в состав которой вошел известный полярный капитан К. А. Дублицкий, «по осмотру ледореза “Литке” на предмет перегона в Петропавловск для работы — поддержания сообщений в Авачинской губе» [72, л. 12]. Техническое состояние ледореза оказалось настолько плачевным, что не позволяло ему даже дойти до Петропавловска.

Вот к каким мерам порой приходилось прибегать для того, чтобы поставить судно к причалу. 24 марта 1933 г. А. А. Крупович обращался в окружной отдел ОГПУ за разрешением произвести в порту взрывные работы для разрушения льда: «Ввиду прихода парохода и необходимости поставить его к пирсам, требуются подрывные работы. Для означенной цели просим выдать допуск нашему завскладом т. Воронову на получение 6 килограммов аммонала. Подрывные работы будут произведены в полдень 24 мар-

та сего года». На деле взрывчатки потребовалось гораздо больше. Портовый надзиратель информировал начальника порта о ее расходе следующим рапортом: «При подрывании льда в Ковше 24.03 с. г. израсходовано: аммоналу — 23 кг, детонаторов — 7 шт., шнура бикфордового — 20 м» [70, л. 54—55].

В феврале 1933 г. при портовой радиостанции открылись вечерние курсы радистов. На них могли поступить лица, имевшие образование не ниже пяти классов. По окончании занятий выпускников ожидало «закрепление на транспорте» [69, № 23].

В навигацию 1933 г. начал действовать следующий порядок санитарного контроля за прибывавшими и выезжавшими пассажирами. Организации, отправлявшие людей в районы области и во Владивосток, должны были за пять дней до их посадки на пароход извещать об этом санчасть порта. За три дня до посадки на судно рабочие проходили медосмотр, санобработку и получали прививку от оспы. На каждого человека заводились санитарные карточки. Билеты в кассе моргентства выдавались только по их предъявлению. Для получения билета, кроме того, требовалась справка о посещении бани [69, № 53].

В мае 1933 г. начальником Петропавловского-на-Камчатке торгового порта стал Майсурадзе. В это же время произошла трагедия: 15 мая в воротах Авачинской губы утонул капитан порта П. П. Яковенко [70, л. 96, 139].

В целом меры по развитию порта в Петропавловске, предпринятые государственными органами, краевыми и областными властями в 1920 — начале 1930-х гг., не дали ожидаемого результата. Его оборудование по-прежнему оставляло желать лучшего: он имел деревянные причалы, не располагал грузовыми механизмами и судоремонтной мастерской. Отсутствие последней заставляло единственного местного судовладельца — АКО — направлять свои суда для ремонта на владивостокский Дальзавод, постоянно перегруженный заказами. Строительство мастерской началось в 1930 г., но из планировавшихся 200 тыс. руб. к 1 ноября 1931 г. освоили всего 31,7 тыс., то есть 15,8 % [73, л. 12—13].

В середине 1933 г. порт перешел в ведение АКО, став подразделением общества, основным направлением деятельности которого являлось развитие рыбной промышленности полуострова. С этого времени начинается отсчет своей истории предприятие, ныне носящее название «Открытое акционерное общество Петропавловский морской рыбный порт».

ИСТОЧНИКИ

1. ЦГА РСФСР ДВ, ф. 702, оп. 1, д. 1609.
2. Там же, д. 423.
3. Там же, ф. 1530, оп. 1, д. 74.

4. **Пурин А. А.** Из прошлого и настоящего Камчатки // Камчатка 1740—1940. Юбилейный сборник в память 200-летия основания гор. Петропавловска-на-Камчатке. — Шанхай, 1940. — 248 с.
5. Дальневосточное морское пароходство 1880—1980. — Владивосток, 1980. — 587 с.
6. **Витер И. В.** Хроника строительства города Петропавловска (1740—1923). — Петропавловск-Камчатский, 1997. — 112 с.
7. **Петропавловск-Камчатский.** История города в документах и воспоминаниях (1740—1990). — Петропавловск-Камчатский, 1994. — 503 с.
8. Отчет по рекогносцировочным исследованиям в 1909 году рек Камчатского полуострова Камчатки, Большой и Авачи / Сост. П. Крынин. — СПб., 1913.
9. **Крамаренко Г. А.** Путешествие в Камчатку и обследование ее в рыболовном отношении в 1907 г. // Известия Императорского РГО. — Т. 44. — Вып. 5. — 1908.
10. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 23.
11. Обзор Камчатской области за 1912 год. — Б. м., б. г.
12. Всеподданнейший отчет губернатора Камчатской области действительно го статского советника Мономахова за 1912 и 1913 гг. — Б. м., б. г.
13. Приморско-Амурская окраина и северная Маньчжурия / Сост. В. Е. Глуздовский. — Владивосток, 1917. — 184 с.
14. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 702, оп. 1, д. 677.
15. Там же, ф. 1005, оп. 5, д. 34.
16. Там же, оп. 1, д. 174.
17. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 107.
18. **Полевой Б. П.** Десять лет перед революцией // Камчатка. Литературно-художественный сборник. — Петропавловск-Камчатский, 1991. — 172 с.
19. **РГИА**, ф. 95, оп. 11, д. 2212.
20. **ГАКО**, ф. 541, оп. 1, д. 99.
21. Там же, д. 89.
- 21а. **ЦГАОР СССР**, ф. 1700, оп. 7, д. 4.
22. **Камчатский листок.** Комплект за 1917 г.
- 22а. **ГАКО**, ф. 497, оп. 2, д. 5.
23. Там же, ф. 166, оп. 1, д. 2.
24. **Известия** Совета рабочих и солдатских депутатов г. Петропавловска. Комплект за 1918 г.
25. **Камчатский вестник.** Комплект за 1918 г.
26. **Камчатский вестник.** Комплект за 1919 г.
27. **ГАКО**, ф. 44, оп. 1, д. 4.
28. **Известия** Камчатского областного народно-революционного комитета. Комплект за 1921 г.
29. **Камчатский листок.** Комплект за 1922 г.
30. **Известия** Камчатского областного народно-революционного комитета. Комплект за 1922 г.
31. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 37.

32. **Целищев М. И.** Экономические очерки Дальнего Востока. — Владивосток, 1925. — С. 126—127.
33. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 243.
34. **Полярная звезда.** Комплект за 1923 г.
35. Справочник по Дальневосточному краю на 1927 год. — Хабаровск, 1927.
36. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 133.
37. **ГАКО**, ф. 243, оп. 1, д. 1.
38. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 30.
39. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 10, л. 8.
40. **Бянкин В. П.** В дальневосточных морях. Очерки. — Владивосток, 1981. — 240 с.
41. **ГАКО**, ф. 29, оп. 1, д. 6.
42. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 268.
43. **ГАКО**, ф. 30, оп. 1, д. 20.
44. Там же, д. 22.
45. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 1.
46. Там же, ф. 166, оп. 1, д. 10.
47. Там же, д. 56.
48. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 4.
49. **Полярная звезда.** Комплект за 1927 г.
50. **Полярная звезда.** Комплект за 1926 г.
51. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 12а.
52. Там же, д. 9.
53. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 9.
54. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 1.
55. Там же, ф. 166, оп. 1, д. 14.
56. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 179.
57. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 481а.
58. Перспективы развития народного хозяйства и культурно-социального строительства Дальневосточного края на пятилетие 1928/9—1932/3 гг. — Хабаровск, 1929. — 211 с.
59. **ГАКО**, ф. 541, оп. 1, д. 42.
60. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 251.
61. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 13.
62. Там же, д. 22.
63. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 2.
64. Там же, д. 4.
65. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 11.
66. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 3.
67. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 179.
68. **ГАКО**, ф. 89, оп. 1, д. 7.
69. **Камчатская правда.** Комплект за 1933 г.
70. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 8.
71. Там же, д. 7.
72. Там же, д. 2.
73. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 25.

**ГЛАВА 4. «ЗА ВРЕМЯ ВСЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ
ПЕТРОПАВЛОВСКОГО ПОРТА ВЫШЕСТОЯЩИЕ ОРГАНИЗАЦИИ
ВОПРОСАМ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ
ВНИМАНИЯ НЕ УДЕЛЯЛИ...»
(Порт Акционерного Камчатского общества в 1933 — начале 1941 гг.)**

4 июня 1933 г. газета «Камчатская правда» опубликовала объявление: «Доводится до сведения государственных, хозяйственных и кооперативных организаций, а также клиентуры, что в соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров СССР от 10 апреля 1933 г. и телеграфного распоряжения ЦУПорта от 17 мая 1933 г. Петропавловский-на-Камчатке порт передан с 1-го сего июня в ведение АКО» [1, № 73].

В этот же день прошло совещание по преобразованию «Управления транспорта и связи» АКО в «Управление транспорта, порта и связи», в результате которого порт вошел в него путем слияния морских агентств СТФ и общества. Начальник порта Майсурадзе высказался за полную самостоятельность новой структуры с подчинением ее одному конкретному представителю дирекции общества. По его мнению, Управление транспорта, порта и связи должно было принять на себя проведение грузовых работ, руководство всеми судами АКО, «плавучкой», гужевым и автомобильным транспортом, радиосвязью. Ему же следовало передать механические мастерские АКО. Кроме этого, Майсурадзе предлагал организовать порт в Усть-Камчатске, приписной пункт в Корфе и агентства в наиболее крупных пунктах побережья Камчатки.

Начальником Управления транспорта, порта и связи АКО назначили Майсурадзе. Он получил в свое ведение весь рейдовый флот и автогужевой транспорт. Управлению поручалось выполнение всех грузовых работ в Петропавловске и организация морских агентств на побережье. Для его укомплектования предлагалось «из имеющейся рабсилы... отобрать самых лучших и работоспособных, по усмотрению т. Майсурадзе и Управления, для использования на дальнейшей работе, остальных освободить от работы» [2, л. 47].

В связи с решением правительства о передаче порта и портового строительства на Камчатке в руки АКО, намеченные на 1933 г. работы на сумму 1 160 000 руб., в том числе и землечерпательные, ранее получившие санкцию Наркомвода и ЦУПорта, не проводились, а кредиты на них были отозваны.

Дирекция АКО в 1933 г. никак не рассчитывала на передачу ей порта, тем более в середине года, поэтому она не имела детально разработанных планов организации и развития его хозяйства. Камчатский облисполком, рассмотрев сложившуюся ситуацию, предложил АКО составить такой план

до конца 1933 и на 1934 гг., обратиться в директивные органы за возвратом отозванных кредитов и принять меры по доставке в Петропавловск землечерпательного каравана, работавшего в б. Нагаева [3, л. 1].

Уже 29 июня 1933 г. Управление транспорта, связи и портов сообщило дирекции АКО о своих ближайших планах по развитию порта в 1933—1934 гг. Они предусматривали [3, л. 4]:

- углубление Ковша и подходного канала к нему до 30 футов;
- расширение прохода в Ковш за счет удаления выступавшей части Кошки до памятника «Слава»;
- сооружение сплошной причальной линии длиной 1 000 футов с образованием территории при использовании уже имевшихся причалов;
- постройку третьего причала на Кошке с внутренней стороны Ковша длиной 500 футов;
- расширение, подсыпку и укрепление оставшейся части Кошки;
- постройку двух складов площадью по 1 200 кв. м на Кошке и на основной территории;
- устройство на Кошке водопровода, прокладку декавильного пути от Кошки по берегу вдоль ул. Ленинской и механизацию грузовых работ.

13 июля 1933 г. начальник управления Морфлота А. А. Гончаров известил дирекцию АКО о том, что он командирует в Петропавловск заместителя начальника финсектора А. Н. Гурского «для урегулирования с правлением АКО вопросов, связанных с передачей в ведение АКО Петропавловского-на-Камчатке порта и его приписных пунктов» [4, л. 1].

16 августа 1933 г. облисполком принял постановление, согласно которому в преддверии предстоящего расширения порт с 19 августа должен был начать «форсированное жилищное строительство». 17 августа Майсурадзе обратился в редакцию газеты «Камчатская правда» с заверением, что портом «твердо намечено построить три дома по четыре квартиры, каковые по намеченному нами плану должны быть закончены к 16-й годовщине Октября». Эти три дома заложили еще 19 мая. Всего же предполагали построить десять домов. Для возведения остальных 21 августа порт обратился с просьбой отвести ему участок в районе «Четвертой улицы, начиная от угла Завойкинской улицы в сторону озера. Размеры домов 7 на 15 метров» [3, л. 9, 11].

4 сентября 1933 г. облисполком, заслушав отчет Майсурадзе о ходе портостроительства, заключил: «Плана не представлено, отпущенные 500 тыс. руб. за счет неиспользованных кредитов Наркомвода не получены, землечерпательные работы не произведены, пакгауз из-за отсутствия леса и железа не построен, канализационные работы развернуты, но не завершены, каботажные суда не получены». Работы, запланированные на 1933 г., считались сорванными. Дирекции АКО в десятидневный срок предписыва-

лось представить в облисполком контрольные цифры капитальных вложений по порту на 1934 г.

Такие цифры областные власти вскоре получили: «1. Землечерпание. По данным изыскательских работ 1929—1930 гг. необходимо вычерпать 116 000 куб. м, что даст возможность довести в Ковше среднюю глубину до 26 футов в малую воду. Стоимость 170 000 руб. 2. В соответствии с ростом грузооборота по пятилетнему плану (1933—1937 гг.) намечено строительство причальной линии... В 1934 г. должно быть построено 1 000 футов причальной линии с образованием территории, срезать Кошку. В 1934 г. должен быть построен третий склад [размерами] 60 на 20 м».

Кроме этого предполагалось возвести электростанцию мощностью 50 кВт, рубленый барак для грузчиков на 200 чел., контору порта, дом оживания, 10-квартирный дом для инженерно-технических работников, пункт первой помощи и пожарное депо. Все капитальное строительство оценивалось в 1 420 000 руб. [3, л. 14, 17].

Еще одной проблемой, пока не имевшей решения, являлось снабжение судов водой. Уже в 1932 г. стало окончательно ясно, что городской водопровод не справляется с потребностями учреждений и населения, требует капитального ремонта и расширения. Ситуация особенно обострялась летом: «Когда открывается навигация, приходится в первую очередь снабжать водой пароходы, так как простые из-за воды очень дорого обходятся государству. Отдавая воду на пароходы, приходится приостанавливать работу бани...» [5, л. 10].

28 июля 1933 г. начальник горкомхоза А. В. Озерский сообщал, что состояние водопровода «на сегодняшний день крайне угрожающее не только для снабжения городского населения, но в первую очередь для навигационного периода, отходящих и приходящих судов. Потребность в воде порта в среднем до 500 т, а периодами до 800—900 т. Существующая водомагистраль при двухдюймовой пропускной способности... неудовлетворительна... Необходимо с 1 июля с. г. приступить к строительству нового коллектора емкостью 188 т с отводом труб [до] пирса 600 м...». Предлагаемые мероприятия позволили бы увеличить подачу воды в четыре раза, что считалось достаточным. Из-за отсутствия в городе труб, последние предполагалось позаимствовать у АКО [6, л. 52]. Новый водопровод должен был начинаться от ключа Гремучка. В 1934 г. следовало построить еще одну 500-метровую линию.

Впрочем, принятые летом 1933 г. меры оказались временными. Уже в мае 1934 г. обком ВКП(б) вновь предписывал Горстрою и Горместхозу в течение месяца переоборудовать водопровод для обеспечения бесперебойного снабжения пароходов [7, л. 110]. По плану грузооборота, намеченному на 1934 г., порт должны были посетить около 150 судов, для которых требовалось 22 500 т воды.

17 сентября 1933 г. профсоюзы совместно с городским активом постановили объявить с 20 сентября по 1 октября ударную декаду «по жилищно-коммунальному строительству». Каждый трудовой коллектив города должен был отработать на трех объектах с 17 до 20 часов «вечерний ударник». Одним из этих объектов стал порт. 20 сентября там должен был трудиться его собственный коллектив, 22 — милиция, 23 — городская пожарная команда, 25 — авиастроительство, 26 — клуб и кинопрокат [1, № 143].

А вот как портовики готовились встретить 16-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции — главный государственный праздник страны советского периода. «Ударными темпами идет достройка дома на четыре квартиры, проводится побелка в бараках, радиофицируются квартиры, уже установлено 13 репродукторов в квартирах ударников, установлен трансляционный узел на территории порта. Художественно отделан Красный уголок. Нарисованы диаграммы производственных показателей. Выделен фонд в 3 000 руб. для премирования ударников, выделены докладчики по бригадам для проведения бесед о значении 16-й годовщины. Организованы две ударных бригады грузчиков, одна — имени 16-й годовщины Октября. Открыт профкружок на 20 чел. Выпущена многотиражка, посвященная подготовке к празднованию...» [1, № 176].

Попутно принимались меры по улучшению культурно-просветительской работы. Портový комитет в декабре 1933 г. силами молодежи отремонтировал Красный уголок, построил в нем небольшую сцену. Уголок неплохо снабдили культинвентарем. Здесь готовились к открытию фототеатла «для изображения производственной жизни коллектива». В порту работала собственная библиотечка, выходила многотиражка, действовали драматический и музыкальный кружки. Подумывали и о собственном духовом оркестре. Желавшие могли послушать радиопередачи: только что заработал трансляционный узел и три десятка радиоточек в общежитиях [1, № 200].

К началу 1934 г. к работавшим в порту плавсредствам добавились четыре катера с двигателями мощностью от 24 до 36 л. с., названные «Ворон», «Гагара», «Лебедь» и «Топорок», а также речной кавасаки «Смычка» с японским 18-сильным мотором. Имевшиеся катера переименовали: «Зюйд» стал «Ястребом», «Норд» — «Норд-Вестом», «Ост» — «Буревестником», «Вест» — «Борцом». Кроме них имелись 19 деревянных барж и кунгасов, вельбот, шлюпка и лодка японского типа общей стоимостью 204 414 руб. 14 коп.

В январе 1934 г. порту принадлежали 63 здания и сооружения. Его автомобильный транспорт состоял из четырех машин, 11 телег и 49 саней. Тягловую силу составляли жеребцы Богатырь, Бурка, Галка, мерины Каурый, Костя, Рыжка, Орлик, Серко, еще девять их собратьев и одиннадцать кобыл.

В будущем «подкреплении» им могли стать семеро жеребят. Общая стоимость лошадей равнялась 16 999 руб. [8, л. 17—20].

В начале апреля 1934 г. в порту заработал политотдел. На него возлагались заботы по «проведению линии партии», надзор за политико-моральным состоянием портовиков, фискальные, воспитательные и образовательные функции. Возглавил политотдел Б. А. Бондаровский. Курировал работу предприятия новый начальник Управления транспорта, порта и связи АКО А. И. Вереникин, руководил портом начальник Н. П. Веселкин, замещал его А. В. Грабовский. Техническую часть предприятия возглавлял Н. А. Рожков.

5 мая 1934 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление об улучшении работы морского транспорта и портов. 13 мая 1934 г. бюро обкома ВКП(б) рассмотрело правительственные решения и разработало собственные мероприятия по совершенствованию деятельности порта АКО.

А. И. Вереникину предложили наладить и поддерживать регулярную радиосвязь с пароходами, обслуживавшими Камчатку, для того чтобы до их прихода в порт своевременно извещать клиентов о прибывающих грузах и возможностях их переотправки. Этим можно было избежать переполнения территории порта и более оперативно обслуживать прибывающие пароходы, не допуская их скопления, сопровождающегося дорогостоящими простоями. Для координации деятельности грузополучателей и своевременного вывоза грузов управлению порта рекомендовалось организовать постоянное совещание из представителей порта, Облплана, военного ведомства и других организаций. Первое такое совещание следовало провести не позднее 20 мая 1934 г.

К 1 июня 1934 г. нужно было исправить изношенную узкоколейку. Во избежание разрушения территории порта, в него следовало ограничить въезд тракторов. Порядок нужно было навести и в организации посадки на суда пассажиров: людей следовало оповещать о времени выдачи билетов за двое суток до отхода парохода. После третьего гудка и подъема трапов посадка на него не допускалась.

Для улучшения жилищных и производственных условий работников в следующем 1935 г. предполагалось построить жилой дом для грузчиков, достроить здание управления порта, еще одного жилого дома и душевой.

Нехватку портовиков компенсировали привлечением излишних рабочих рук кустарной артели «Камчадал», с которой начальник порта заключил договор. Горком ВКП(б) выделил из состава своей организации двух членов партии и десять комсомольцев на постоянную работу матросами и грузчиками, начальника пожарно-сторожевой охраны, заведующего конным двором и агента по снабжению.

На случай скопления судов, обычно приходившийся на лето и начало осени, организовывалась постоянная ударная бригада из коммунистов,

комсомольцев и сознательных беспартийных рабочих. Она должна была помогать штатным грузчикам, не справлявшимся с наплывом пароходов. Впрочем, как показало дальнейшее, эта бригада не оправдала возлагавшихся на нее надежд.

Присутствовавший на бюро начальник АКО И. А. Адамович, занявший эту должность в апреле 1934 г., заявил, что отныне Рыбное управление общества будет обеспечивать питанием бригады порта, работающие как днем, так и ночью. Это, по его мнению, также должно было уменьшить простои судов за счет сокращения перерывов на прием пищи [7, л. 110].

С 1 января по 1 ноября 1934 г. порт обработал 129 пароходов, сняв с них 71 090 т грузов. При плане грузооборота, равном 104 000 т, он переработал 92 212 т или 89,7 % задания. К 17 декабря 1934 г. через порт прошли 25 747 пассажиров [9, л. 3].

Участники первого слета ударников порта в открытом письме, адресованном обкому ВКП(б) и руководству АКО, сообщали о перевыполнении плана грузооборота 1934 г. на 106,4 %. «Гордостью порта» были названы ударники Труфакин, Мельников, Шперов, Ли-Жуй-Мин, Бек-Мухаметов, Чернов, Сахно, Седельников, Крикун, Жарков, Сафронов, Джя-Цзю-Юн, Трейбак, Никифоров, Чернятин [10, л. 1].

Их работу осложнял внеплановый и неравномерный подход судов, которых в отдельные периоды собиралось до восьми. Порт же имел в наличии всего два пирса, возле которых мог швартоваться лишь один пароход, причем у него могли обрабатываться только два трюма. В таких условиях непрерывно работавшие 120 грузчиков за сутки могли снять с судна не более 520 т угля или 550 т ящиков. При существовавших же жилищных условиях порт не мог принять на работу более 100 чел.

Люди трудились по двенадцать часов в сутки, используя в качестве выходных дни с плохой погодой. Осенью часть сезонников уезжала во Владивосток, еще больше осложняя положение порта. В качестве временной меры практиковался наем на несколько дней части рабочих из числа пассажиров, возвращавшихся с промыслов, большинство из которых, впрочем, не горели желанием работать, а также привлечение упоминавшейся выше «ударной» бригады.

В 1934 г. порт располагал шестью штатными бригадами грузчиков. За 11 месяцев они выполнили нормы выработки в среднем на 117,3 %. Лучшими стали бригадир бригады № 1 Труфакин, грузчики Панюшкин, Гречин, Горобец, Юдин, Башлыков, Су-Лот-Дзин, Ким-Ен-Де, Абрамчук, Плотников, Трегуб и Ярусов.

Плавсредства работали с большой нагрузкой. «Иногда весь день рабочие остаются не евши, и там есть свои герои, как боцман Тао-Ча-Лян, который, имея ненормированный день, почти круглые сутки бывает на работе,

старшины катеров Жарков, Штивельбанд, Чернятин, мотористы Жуликов, Ткачук, Мельников, Кононов, матросы Крикун, Яковлев, Сафонов, которые не только работают и ходят на таких маленьких катерах в море, но и когда бы их не вызвали ночью после большой и усталой работы, быстро идут на вызов» [9, л. 3].

С 1 января по 1 ноября 1934 г. произошло 217 нарушений дисциплины (кроме уголовных преступлений, за которые виновных осудили). Их традиционным видом являлось пьянство. Количество проступков сильно повышалось «при подвозе в Петропавловск вина или водки. Случаи нарушения трудовой дисциплины главным образом падают на грузчиков».

Правительственные решения по ужесточению трудовой дисциплины, предусматривавшие применение к ее нарушителям суровых наказаний, в том числе и увольнение за невыход на работу, «в полном объеме не применяются, так как не хватает рабочей силы с одной стороны, а прием прогульщиков другими организациями с другой — не дают должного эффекта при его применении» [9, л. 4].

В конце 1934 г. численность персонала Управления транспорта, порта и связи АКО насчитывала 350 чел. [9, л. 1].

2 сентября 1934 г. И. А. Адамович, вошедший в курс событий, доклады-вал наркомуп пищевой промышленности СССР А. И. Микояну контрольные цифры капиталовложений, требовавшихся АКО на 1935 г. По его словам, для обеспечения бесперебойной работы в зимний период порту крайне «необходимо приобретение стального катера [мощностью] 180 л. с. стоимостью 200 тыс. руб., который обеспечит подход к причалу в течение круглого года, а также разворот и буксировку морских судов в Ковше». Кроме катера, порт нуждался в стотонных баржах и восьми кунгасах грузоподъемностью 20 т, стоивших 500 тыс. руб. Они могли обеспечить одновременную обработку нескольких пароходов, сократив очередь к причалу и простои.

Совершенно неотложными мерами для улучшения работы, по мнению Адамовича, являлись углубление Ковша, позволявшее обеспечить подход к причалу судов с большой осадкой, и расширение причала для одновременной обработки парохода на четыре трюма. Стоимость работ по удалению со дна Ковша 160 тыс. куб. м грунта оценивалась в 200 тыс. руб., для модернизации причала требовались еще 600 тыс. руб. [11, л. 28].

14 ноября 1934 г. Н. П. Веселкин, обращаясь к начальнику АКО, просил последнего дать распоряжение о приобретении технического проекта реконструкции порта, разработанного Дальводстроем, и представить его на утверждение в Наркомпищепром и Наркомвод. Титульный список работ на 1935 г. дирекция АКО окончательно приняла 15 марта 1935 г. Дноуглубление из него исключалось, так как Наркомвод отказался прислать в Петропавловск землечерпательный караван [12, л. 7, 12]. В целом

на модернизацию порта в 1935 г. правительство СССР выделило 2 250 тыс. руб. [13, л. 5—6].

В 1935 г. оба пирса находились в крайне плохом техническом состоянии. Их приходилось постоянно по очереди ремонтировать, так что фактически из двух сооружений действовало только одно.

Капитальное переоборудование пирсов, приступить к которому намеревались 1 июля 1935 г., не началось и в конце августа. Руководство АКО опасалось, что если работы немедленно не начнутся, то «может получиться, что в разгар осенне-зимней работы пирс упадет, и остановится вся работа, чего, конечно, нельзя допустить». Проблема заключалась в том, что среди сотрудников строительной части АКО не было ни одного инженера или техника, знакомого с гидротехническими работами [14, л. 39].

Помимо естественного старения, пирсы неоднократно страдали от штормовой погоды и навалов судов. Так, утром 29 октября 1935 г. пароход АКОфлота «Чавыча» при отходе ударился кормой о левый угол одного сооружения, в результате чего от него отвалился куст из четырех свай. Убыток от происшествия составил 100 000 руб. [15, л. 113].

Для предотвращения проникновения на Камчатку больного скота, 3 июня 1935 г. горсовет постановил отвести порту специальную карантинную территорию для размещения прибывающих на пароходах животных. Площадка временного содержания лежала на противоположном берегу губы между Авачинским рыбокомбинатом и поселком Старая Тарья. Ее следовало огородить, изолировав доставляемый с материка скот «от общения со скотом местного населения» [16, л. 33].

Специального ветеринарного надзора порт долгое время не имел. Еще спустя пять лет, в июле 1940 г., к осмотру привозимой живности и продуктов животного происхождения привлекался ветеринарно-санитарный инструктор городского земельного отдела, которому начальник порта должен был за сутки сообщать о подходе судов с подобным грузом. Его выгрузка без оформления документов категорически запрещалась [17, л. 34].

Людей в порту по-прежнему не хватало. Общее количество рабочих и служащих на 20 сентября 1935 г. составляло 509 чел. Текучесть кадров оставалась высокой: число уволенных с 1 января по 10 сентября 1935 г. равнялось 223 чел., в том числе 94 чел. — за прогулы и нарушение трудовой дисциплины. В значительной степени текучесть кадров была спровоцирована острой нехваткой жилья. Весь жилой фонд порта составлял всего 2 023,5 кв. м. Этого было крайне недостаточно: 236 человек, то есть 45 % работников вместе с домочадцами ютились в палатках. Напряжение с жильем в некоторой степени могли ослабить два строившихся дома с общей полезной площадью 756,4 кв. м [14, л. 1].

По решению пленума обкома ВКП(б) порт был обязан «закрепить» за предприятием 450 рабочих. «Закрепление» шло слабо: стаж работы менее одного года имели почти 60 % портовиков: 71 из них работали не более месяца, 56 — два, 5 — четыре и лишь 32 — более шести месяцев.

Образованию постоянного коллектива мешала масса обстоятельств, в том числе и надуманных: «Ведь не случайно же многие грузчики, желающие закрепиться, не знают не только условий, но и к кому обратиться. К примеру, укажем на шестую бригаду. Грузчики Снегирьков, Петухов, Табаченко, Яновский, Зверев и другие твердо решили закрепиться, но они не знают, как это оформить, никто с ними не беседовал, не предлагал закрепляться».

«Старожилами» порта считались грузчики Джан-Тян-Фу, Лосев и Москалев, работавшие по четыре года, а также грузчики Алексин, Ли-Шу-Лин и Прутовых, имевшие трехлетний стаж. «Каждый из них получает заслуженные процентные надбавки. Джан-Тян-Фу, например, — 70 %, столько же и Москалев. В период своей работы в порту они пользовались повышенным северным отпуском и ездили за счет предприятия на материк и обратно. В частности, ездил в отпуск грузчик Лосев. Но таких старожилов мало». Примеру старожилов последовали грузчики шестой бригады Бортняк, Савенков и Бачурин, заключившие договоры на три года. Так эти «члены передовой бригады делом закрепили себя за портом» [18].

Средняя плановая потребность в грузчиках определялась в 217, на практике же трудились около 150 чел. Тем не менее, утвержденный план порт перевыполнил на 112 %. Показатели его работы в 1935 г. приведены в табл. 4.1.

Таблица 4.1

Квартал	Грузооборот, т			Пассажиров	Судов
	план	факт	вып., %		
1	5 275	14 259,4	270,3	1 914	10
2	43 915	40 061,8	91,2	8 285	38
3	62 349	74 150,9	118,9	9 945	86
4	48 986	51 443,3	105,0	6 483	39
Итого:	160 525	179 915,4	112,0	26 627	173

В 1935 г. количество бригад грузчиков возросло до семи против шести в 1934 г. Их среднегодовая выработка по сравнению с прошлым годом существенно возросла и в среднем составила 156 %. Соответственно выросли и заработки грузчиков, руб. (табл. 4.2).

Таблица 4.2

Бригадир	Январь	Апрель	Июль	Октябрь
П. Труфакин	576,6	575,8	949,0	740,9
П. Владимиров	299,2	551,0	856,3	799,3
З. Дерюгин	409,0	393,0	722,0	556,0

«Огромное воодушевление» коллектив порта испытал после знакомства с речью И. В. Сталина, произнесенной в Кремле на Первом Всесоюзном

совещании стахановцев 14—17 ноября 1935 г. Началом «стахановского движения» считается ночь с 30 на 31 августа 1935 г., когда шахтер А. Стаханов добыл за смену 102 т угля, что составило четырнадцать действовавших тогда норм выработки. 19 сентября Стаханов установил новый рекорд, вырубив за смену уже 227 т. Зачинщиком стахановского движения на транспорте, в том числе и на морском, стал машинист П. Кривonos. Высокие достижения в труде стали результатом не просто его интенсификации, но и внедрения элементов научной организации.

Политотдел Управления транспорта, порта и связи АКО развернул «агитационно-пропагандистскую массовую разъяснительную работу... с охватом 1 660 чел.», вызвавшую «исключительный подъем трудового энтузиазма». Портовики немедленно включились в разворачивавшееся по всей стране под партийным контролем движение. Политотдел организовал две стахановские пятидневки. Первую — по разгрузке пароходов «Ильич» и «Маньч» и погрузке «Симы», «Чавычи», «Шатурстроя». В ее ходе грузчики достигли невиданной ранее производительности труда: планы были выполнены на 180—200 % и более. Наилучших показателей добились бригады Труфакина и Владимирова.

«Ильич» вместо 120 плановых часов разгрузили за 75. Можно было и быстрее, но «большим тормозом разгрузки судна был сам экспресс “Ильич” — пару было мало, первая и вторая лебедки не могли одновременно работать». После получения в Петропавловске сообщения о выходе «Маньча» с грузом угля, объявили вторую стахановскую пятидневку. До прихода судна заранее разработали план работ, учитывавший уроки первой пятидневки. Результат не замедлил сказаться: теперь бригады Труфакина и Владимирова перекрыли нормы выработки вчетверо.

Победители удостоились от руководства АКО и городских властей ряда поощрений. «Лучшему стахановцу — бригадиру бригады № 6 Павлу Труфакину предоставлена лучшая меблированная комната и преподнесена виброла (патефон. — С. Г.) с пластинками. Стахановские бригады № 5 и 6 выделены в специальные отдельные бараки, и эти бараки снабжены патефонами с пластинками, журналами, газетами и другим культурным инвентарем. Закуплены и закреплены за стахановцами три годовых билета в городской театр». Кроме этого, бригады получили коллективные премии на сумму 5 450 руб., а 53 отдельных работника — персональные в общей сложности на 12 791 руб. и восемь благодарностей.

Областная печать в те дни неоднократно освещала не только трудовую деятельность, но и личную жизнь передовых портовиков-стахановцев. Так, накануне очередной годовщины Октября камчатцы оповещались о том, что «лучший ударник порта — бригадир шестой бригады грузчиков т. Труфакин Павел и его жена Коновалова Ольга устраивают 7 ноября

после демонстрации званый обед. Приглашены личные друзья Труфакина — ударники Бондаренко, Зверев, Табачников, Мельников Петр, Степанов — председатель колхоза “Амурский партизан”, а также начальник политотдела т. Ершов. После обеда друзья отправляются в клуб порта на художественный вечер» [19, № 257].

Между прочим, праздничный день 7 ноября 1935 г. для многих портовиков оказался омрачен еще одним массовым пищевым отравлением, вновь произошедшим в столовой порта. Начальник секретного отдела областного управления НКВД Страхов так описывал случившееся: «В день 7 ноября, после отпуска обедов из столовой порта рабочим и служащим порта, примерно после трех-четырёх часов появились массовые отравления, и к 20 часам было зарегистрировано до 70 отравлений. Принимая во внимание, что отравление произведено в день празднования годовщины Октябрьской Пролетарской Революции с контрреволюционной целью, и усматривая в деле наличие признаков преступления, предусмотренного 58-8 статьёй... приступить к производству предварительного следствия». Напомним, что по статье 58-8 тогдашнего Уголовного кодекса проходил политический терроризм.

В общей сложности от отравления пострадали 154 чел. Один из них — капитан недавно пришедшего в Петропавловск буксира-спасателя «Кит» Е. Е. Потапов — на следующий день скончался в городской больнице. Следствие установило, что причиной отравления стал соус-подлива для рыбы, который в течение суток хранился «в котле с наличием в таковом сошедшей полуды». Обвинения в терроризме работников столовой порта не подтвердились, поэтому в их отношении ограничились сравнительно мягкими наказаниями [20].

Бригада грузчиков Труфакина, начавшая работать по-стахановски раньше всех, вскоре приобрела достойного конкурента в лице бригады Владимира, грузчики которой 21 февраля 1936 г. писали, что их «охватило желание быть в передовых рядах и находиться на хорошем счету. Словами и обещанием звания стахановцев, безусловно, не добиться. Мы решили начать с практических дел. Конечно, мы к этому хорошо подготовились, без чего немислимо было и думать об улучшении работы».

Проанализировав опыт П. Труфакина, да и свой собственный, бригада Владимира увеличила производительность труда на выгрузке угля вдвое. Временами один ее грузчик перерабатывал по 50—60 т угля за смену. В целом же рационализация работы привела к перевыполнению норм обработки других грузов в четыре и даже в пять раз.

«За нами дело не станет, — говорили грузчики Афанасий Агашков и Василий Алексин. — Работать все время будем по-стахановски, была бы работа. Скажем больше, отвыкли работать по-старому. Как-то не по себе,

когда работой день не загружен. Хочется заполнить его до отказа. Но иногда это не в наших силах. Ищем груз, а его нет, ходим за тальманом, а он руками разводит и успокаивает обещанием оплатить простой. Зачем нам такая оплата? Нам работа нужна!»

За передовиками старались успеть и другие. «Девятая бригада грузчиков взяла курс не только на количественное выполнение производственного плана, хотя и эта сторона не хромает — ею план выполнен на 120 %. Бригада обратила особое внимание на качественное выполнение плана. За время своей работы она не имела ни одного замечания относительно плохой и небрежной укладки груза. Не было случая, когда кто-либо из бригады Кантаева разбил бы ящик с грузом. А это важно и ценно. В ознаменование Октября бригада решила добиться выполнения плана на 150 % не снижая качества работы» [18].

В то время все газеты были заполнены такими бодрыми строками. Но вот свидетельство иного рода о том, в каких условиях происходило выполнение плановых заданий. «Нельзя не указать на существующую механизацию “индейского типа” в порту Петропавловска. Несамостоятельные вагонетки и декавильный путь настолько износились, что даже щеки осей растерли ролики и чугунные буксы, но надо принять во внимание, что такая разработка букс произошла в результате катания вагонеток не механическим путем, а движением от сил грузчиков. Не приходится удивляться, что вместо одного человека на одну вагонетку для откатки с грузом от борта парохода к месту укладки груза ставится два и три человека, и люди, работающие на этой работе, буквально выматываются из сил, в то же время как исправная вагонетка должна откатываться с грузом от силы одного человека. Декавильные ответвления от прямой линии неисправны, во время работы вагонетки с грузом часто сходят рельсов, груз падает на землю, и как последствия этого: бой тары, россыпь, порча груза и мелкие хищения грузчиками» [21, л. 11].

Стахановский труд увеличил и заработки. Зарплата за месяц иногда превышала 1 000 руб. без учета надбавок. В отдельные дни грузчики зарабатывали до 70 руб. за смену, но лишь в тех случаях, «когда работа была избавлена от всяких помех» [22, № 42]. За период с 1 января по 10 сентября 1935 г. 65 портовиков получили поощрения: по двое — благодарности и дополнительные отпуска, шестеро — грамоты ударников, 55 — подарки [14, л. 1].

Впрочем, говорить о том, что все работники порта встретили начало стахановского движения с одобрением, было бы неверно. Внедрение стахановских пятидневок подразумевало увеличение норм выработки. Действовавшие в порту осведомители докладывали о том, что часть портовиков не проявила особого энтузиазма по поводу этого новшества. Грузчик бригады № 1 Сайкин заявил: «По выработанным нормам в порту никто

не будет работать, все будут убежать с работы». Сомнение выражали не только простые рабочие, но и некоторые руководители. Так, капитан порта А. Д. Архангельский заявил: «Как эти сказки надоели!» [23, л. 80].

Нормы выработки действительно были увеличены. Начальник Управления транспорта, порта и связи информировал руководство АКО: «Согласно постановлению Правительства, для борьбы с простоями и для увеличения оборачиваемости морского тоннажа на Дальнем Востоке, нормы грузовых работ с 1 июля с. г. повышены в процентном отношении против существовавших... на 25 %...» [14, л. 30].

Главными «помехами» нормальной работе оставались неравномерная подача пароходов под разгрузку, изменение графика движения судов и крайне нерациональная система управления собственным флотом АКО. Впрочем, значительная доля вины лежала и на самом руководстве порта.

«Нельзя умолчать и о командовании порта. Оно не проявило достаточной настойчивости в целесообразности использования флота, не имеет со своей клиентурой договоров. Правда, новому руководству порта (в 1935 г. Управление транспорта, порта и связи АКО возглавил М. М. Плехов. — С. Г.) нелегко было расхлебывать дела своих предшественников, но это также вряд ли теперь может служить оправданием. Порт в известной мере продолжает традиции старого руководства, никак не может освободиться от нерешительности в постановке вопроса и жесткие требования к своей клиентуре заменяет жалким лепетом... Хотя отчасти правление порта поставлено в такие условия, что оно лишено возможности предъявлять своей основной клиентуре справедливые требования. Находясь в положении рядового отдела центрального аппарата АКО, оно ограничено в правах. Его клиентура — “близкие родственники” — АКОснабторг и АКОрыбснаб пользуются этим и изрядно злоупотребляют ограниченными правами командования порта. Применить какие-либо санкции по отношению к своим нерадивым клиентам порт не имеет возможности» [22, № 19].

К середине 1930-х гг. масштабы деятельности АКО многократно расширились по сравнению с его первым промысловым сезоном 1928 г. Если в 1928 г. на Камчатке добыли 229,7 тыс. ц рыбы и морского зверя, то в 1936 г. почти вчетверо больше — 880,1 тыс. ц. Добыча за вторую пятилетку (1932—1936 гг.), тыс. ц, показана в табл. 4.3. Приведенные в ней величины общесоюзных и дальневосточных уловов приняты по данным источника [24, с. 107].

Таблица 4.3

	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.
Всего по СССР	13 353,8	13 030,4	15 470,0	15 178,5	16 498,0
Дальний Восток	3 222,9	2 224,4	2 834,0	2 839,0	3 176,0
Дальний Восток, %	24,1	17,1	18,3	18,7	19,3
Камчатка	801,9	540,0	859,0	627,1	880,1
Камчатка, %	6,0	4,1	5,6	4,1	5,3

Быстро рос и Петропавловск: если в 1928 г. население областного центра составляло 1 700, в 1929 г. — 1 900, в 1930 г. — 2 100, в 1931 г. — 6 000, то в августе 1935 г. — уже 16 685 чел.

В 1936 г. старый город теснился на склоне восточного берега Ковша, занимая площадь около 70 га. Его новая часть площадью 40 га, называвшаяся «АКОпоселок», размещалась в двух километрах к северу от основного массива на южном склоне сопки Мишенной на берегу оз. Култучного. Между собой обе части города сообщались шоссейной дорогой, шедшей по Озерновской косе и тропой вокруг озера.

Все здания в городе были деревянными, за исключением двух бань из бетонных блоков и кирпичной электростанции АКО, водой он снабжался от колонок, питавшихся из ключей, бивших на склонах Петровской сопки. Канализации Петропавловск в то время не имел, его улицы были без покрытия, кроме Микояновской (ныне Ленинградской), тянувшейся по АКОпоселку и Озерновской косе. Город не располагал никаким общественным транспортом, электроэнергией его снабжали три станции: городская, АКО и порта.

«1936 г. является переломным для экономики города. В нем начаты постройкой хлебозавод, спирто-водочный завод, приступлено к организации регулярных авиалиний по полуострову, проектируется крупная электростанция. Строится шоссе Петропавловск — Большерецк» [25, л. 4—5].

Перемещение в Петропавловск основных снабженческих операций, перенос сюда руководящих органов общества, начатое здесь строительство судоремонтной базы и дороги, связывавшей областной центр с западным побережьем — все это свидетельствовало о грядущем резком подъеме хозяйственного значения порта. Но при наличном хозяйстве он не мог удовлетворить потребностей в возрастающих перевозках.

«Учитывая общий рост грузооборота порта в Петропавловске, необходимость создания... крупной рыбной, транспортной базы с необходимыми предприятиями, а также угольной базы, на Ваше утверждение представляется проект строительства Петропавловского порта на ближайшие три года», — докладывало руководство АКО А. И. Микояну. По его словам, из трех районов Авачинской губы (Ковша, бухт Тарьинской и Раковой) для строительства нового порта наиболее подходил Ковш. «В бухте Раковой, так же как и в Тарьинской, навигационный период длится только пять месяцев. Остальные пять месяцев потребуют почти непрерывной работы ледоколов по проводке судов». Тарьинская бухта находилась на удалении от строившейся из города на западное побережье дороги, что требовало дополнительной перевалки грузов. Кроме того, эта бухта располагалась таким образом, что порт в ней мог размещаться только на двух отдельных участках.

С учетом этих обстоятельств его традиционное место и признавалось наиболее удачным: «В Петропавловском Ковше мы имеем совершенно иную картину. Господствующие зимой ветра без участия ледокола очищают часть Ковша от льда. При наличии небольшого ледокола и ветров можно гавань держать чистой от льда на протяжении почти целого года. В этом нас убеждает практика 1934—1935 гг., когда в течение всей зимы навигация не прерывалась, и в качестве ледокола был использован обыкновенный рыболовный тральщик “Блюхер”» [26, л. 35].

Руководство АКО предлагало строить порт по следующей схеме. Во-первых, следовало максимально использовать естественные удобства гавани, позволявшие наряду с предполагавшимися к постройке причальными линиями использовать прямые берега Кошки. Они после подсыпки могли бы служить причалами как с ее внутренней, так и с наружной стороны. Часть Кошки предполагалось скрыть для обеспечения прохода в Ковш шириной 140 м, гарантирующего безопасный заход судов. Во-вторых, недостаток территории, пригодной для размещения складов, можно было компенсировать засыпкой части акватории Ковша.

Конфигурация береговой черты Ковша позволяла построить следующие причальные линии:

- причал № 1 длиной 190 м в его северной части на месте расположения существующего пирса, пригодный для одновременного обслуживания двух пароходов;

- причал № 2 с внутренней стороны Кошки для судов большого и малого каботажа с глубиной 8,78 м стоимостью 5 313 тыс. руб.;

- причал № 3 по обслуживанию судов для местных перевозок на внутренней стороне Кошки с глубиной 5,65 м и стоимостью 1 820 тыс. руб.;

- причалы № 5 и 6 в восточной части Ковша вдоль городского берега с длиной, достаточной для одновременной стоянки трех пароходов, и глубиной 9,75 и 8,5 м соответственно. Их стоимость определялась в 7 634 тыс. руб. Здесь же можно было расположить склады, отсыпав необходимую территорию. Для засыпки предполагалось использовать грунт, извлекаемый со дна Ковша при его углублении. При этом для уменьшения строительных затрат следовало «сбалансировать объем засыпки и черпанья»;

- глубоководный причал № 4 на наружной стороне Кошки длиной 264 и глубиной 8,78 м, к которому суда могли подходить в течение всего года. Стоимость сооружения — 4 250,4 тыс. руб.;

- угольную пристань на м. Сигнальном с площадкой для хранения 10 000 т угля стоимостью 1 047,5 тыс. руб.

Общая длина причальных линий должна была составить почти 1 400 м. С учетом средней нормы погрузки на один погонный метр, равной 700 т в год, она могла обеспечить годовой грузооборот порта до 980 тыс. т.

Территория порта, равная 140 000 кв. м, давала возможность не только разместить необходимое складское хозяйство (четыре деревянных склада, обшитых гофрированным железом и два навеса для хранения грузов), но и выделить территорию Кошки для организации здесь рыбоперерабатывающей базы. Последнюю предполагалось оснастить двумя складами площадью по 3 290 кв. м, навесом для сортировки рыбы, мойкой, цехами для производства рыбопродукции, бондарной мастерской и складом деревянной тары, а также холодильником вместимостью 1 000 т. Вопрос о необходимости сооружения холодильника возник еще в 1931 г. в связи с тем, что Петропавловск становился базой для снабжения грузами рыбных промыслов и местом сосредоточения готовой продукции, подлежащей вывозу. База оценивалась в 3 429 тыс. руб.

На мысе Сигнальном предполагалось построить защитный мол стоимостью 4 500 тыс. руб. Здание морского вокзала, портоуправление и другие служебные помещения оценивались в 10 135 тыс. руб.

Этот проект являлся лишь возможной схемой генерального развития порта. В течение 1936 г. в соответствии с названными им контрольными цифрами следовало подготовить полный технический проект. Завершение строительства современного порта намечалось на 1938 г. В качестве первого шага по его реализации в 1936 г. АКО предлагало начать сооружение деревянной свайной эстакады пассажирского причала длиной 190 м и глубиной 8,5 м с двумя соединительными мостиками и одного пакгауза площадью 1 750 кв. м общей стоимостью 1 272 тыс. руб. [26, л. 36].

25 января 1936 г. заместитель начальника АКО П. М. Никитиных известил И. А. Адамовича о том, что находившийся в Москве его второй заместитель Г. Д. Торопов будет вторично докладывать наркому А. И. Микояну «вопрос о строительстве порта в Петропавловске, складов... По порту составлен генплан и объяснительная записка...». Несколько позже с согласия Микояна в порту вне Ковша на расстоянии около 100 м за Кошкой решили строить жестянобаночную фабрику. Ее возведение возлагалось на строительство судовверфи. Здание фабрики предполагалось частично разместить на сваях [27, л. 19, 83].

Похоже, что именно руководители АКО в феврале 1936 г. подготовили проект приказа по Народному комиссариату пищевой промышленности (НКПП) СССР, в котором предполагалось приступить к разработке плана и изыскательским работам по строительству в Петропавловске современного порта по изложенной выше схеме. На проведение изысканий на 1936 г. этот документ предлагал израсходовать 400 тыс. руб. Такая же сумма на первых порах требовалась АКО для постройки одного пирса [28, л. 80].

Пока же АКО предпринимало экстренные меры по подготовке своего изношенного причального хозяйства к приему пароходов на время начи-

навшейся весенней навигации. 31 марта 1936 г. исполняющий обязанности начальника АКО П. М. Никитины предписал М. М. Плехову провести ремонт пришедшего в негодность, но, несмотря на это, эксплуатировавшегося левого пирса. Для этого нашлись всего 18 000 руб. [15, л. 81].

24 апреля 1936 г. в Петропавловске состоялся Первый областной слет стахановцев рыбной промышленности. Открыл заседание, проходившее под лозунгом «Да здравствует первое совещание стахановцев рыбной промышленности Камчатки, наших лучших людей!», секретарь обкома ВКП(б) В. А. Орлов.

Кто же были эти «лучшие люди»? Вот какой ответ на этот вопрос содержался в одном из прозвучавших на слете выступлений: «Многие думают, что стахановцы — это особые люди, что стахановец — это обязательно человек, который не курит, не пьет, и только целый день работает, и ночь, и день думает о том, как ему перевыполнить план. Это неверно, товарищи. Стахановцы — это самые подлинные, настоящие рабочие, настоящие колхозники, честные трудящиеся нашей страны, которые по-настоящему, горячо борются за выполнение планов нашей социалистической промышленности. Именно в том, что эти люди глубоко осознали необходимость освоения техники, и есть то новое, что отличает стахановца от обычного трудящегося, в этом именно и заключается сущность нового стахановского социалистического труда, труда культурного, основанного на крепком знании техники...» [29, л. 1].

По окончании первого дня работы слета его участники посмотрели спектакль «Дорогой цветов», а на следующий день они отправились на «стройку № 3», то есть на возводившуюся ударными темпами судоремонтную верфь.

Тогда же, в апреле 1936 г., был сделан еще один шаг по развитию порта: 11 апреля НКПП СССР своим приказом № 835 организовал Камчатскую комплексную экспедицию (ККЭ). Ей следовало изучить особенности и выбрать на восточном побережье Камчатки бухты, пригодные для размещения баз, на которых должна была сосредоточиваться рыбопродукция из близ расположенных рыбокомбинатов. На этих базах предполагалось создать структуры по обслуживанию промыслового флота. В качестве мест для их размещения рассматривались залив Корфа и окрестности Усть-Камчатска. Аналогичная база по снабжению рыбокомбинатов западного побережья должна была находиться в Петропавловске. В этом документе впервые упоминается ее новое название — «Рыбный порт» [27, л. 121].

Приказ № 835 стал первым этапом в направлении практической реализации этой идеи. В соответствии с заданием на проведение изысканий и экономического обоснования строительства рыбного порта, последний должен был включать в себя следующие сооружения [27, л. 130—131]:

- холодильник производительностью 50 т продукции в сутки;
- филейный цех суточной мощностью 10—15 т;
- рыбоконсервный завод производительностью до 10 млн банок в год;
- маринадный цех, рассчитанный на выпуск 3—5 т продукции в сутки;
- цех горячего копчения на 10 т в сутки;
- цех рыбной кулинарии для городской торговой сети;
- цех исправления дефектных транзитных товаров;
- жиротуковый завод для утилизации рыбных отходов;
- бондарные мастерские, использующие заготовки Ключевского лесокомбината, с объемом выпуска до 500 бочек в сутки;
- ящичную мастерскую на 1 000 ящиков в сутки;
- мастерскую по ремонту и постройке орудий лова;
- энергетическое хозяйство;
- морской вокзал и управление портом;
- жестянобаночную фабрику;
- склады для хранения соленой продукции, консервов, муки, цистерны для жира;
- гараж и базу материально-технического снабжения.

Помимо производственных зданий и сооружений, новый порт должен был располагать жилым городком, рядом социально-бытовых помещений и учебным комбинатом для подготовки специалистов рыбной промышленности.

В первой половине 1936 г. в Москве в рамках ККЭ была организована Петропавловская партия портовых изысканий под руководством И. В. Самойлова. В ее состав вошли Д. П. Немцов, инженер-геолог И. Д. Колосов, гидролог А. М. Тагеев, техники А. Т. и З. П. Гуровы, В. П. Иванов, буровые мастера Н. П. Сбруев и В. П. Енютин. Партия приступила к работе в Петропавловске 25 июля и завершила ее в декабре 1936 г.

Разработанные ККЭ проектные соображения по сооружению современного порта сводились к следующему: «Генплан предусматривает создание в Петропавловском порту максимально возможной по условиям рельефа, портовой территории и развитой причальной линии. В этом заключается единственно правильная идея компоновки порта (так в тексте. — С. Г.) в столь отделенном районе и с неясным в перспективе грузооборотом».

Его возможное расположение опять рассматривалось в нескольких вариантах. Первый — б. Тарья — вновь признавался неудобным из-за отсутствия сухопутной связи с городом и ограниченной навигации, прерывавшейся с ноября по май ввиду сплошного ледового покрова. По этой же причине отвергался второй вариант — б. Раковая. Третий — бухты Сероглазка и Моховая — отличались малыми территориями и акваториями, были подвержены «местному волнению и иногда заходу зыби с моря». Они счи-

тались возможными в качестве районов «большого порта (нефть, соль, транзитные грузы и т. п.)».

Одним из мест, подходящих для устройства достаточно крупного порта, считалось Кулгучное озеро. Для этого нужно было углубить его среднюю часть, отсыпать территорию у берегов и прорыть канал через Озерновскую косу. Но «такой вариант нецелесообразен невозможностью зимней навигации. Ввиду незначительного пресного стока бассейн замерзает на семь месяцев, и лед из него ветрами выноситься не может». С учетом того, что особенностью рельефа Петропавловска являлся недостаток горизонтальных площадок, озеро предлагалось засыпать.

Наиболее пригодным для портового строительства, как и ранее, оставался Ковш. Применительно к нему предлагались три принципиальные схемы компоновки рыбного и грузового районов:

— «бассейн», при которой объединялись внутренняя и внешняя гавани Ковша, окаймленные с двух сторон почти прямой причальной линией. Эта схема была удобна тем, что улучшала ледовый режим и создавала благоприятные условия «для возможных в будущем железнодорожных подходов к причалам». Ее отрицательными сторонами являлись малоразвитая причальная линия и необходимость производства очень большого объема земляных работ;

— «минимум землечерпания» с образованием причалов на восточном и северном берегах Ковша и вокруг Кошки по их естественному очертанию. Как и в предыдущем случае, недостатком этой схемы была мало развитая причальная линия;

— «максимум причальной линии», по которой глубоководные причалы размещались по линии восьмиметровых глубин на восточном берегу внешней гавани и с внешней стороны Кошки, а мелководные — с внутренней стороны Кошки и севернее ее основания, грузопассажирские — в северной части Ковша. Конец Кошки преобразовывался в прямоугольный пирс шириной 70 м для размещения холодильника.

При любой схеме окончание м. Сигнального использовалось как угольная база и укрытая от волн гавань для рыболовцев судов.

Наиболее оптимальной считалась третья схема, то есть «максимум причальной линии».

Первая очередь порта, согласно планам ККЭ, должна была удовлетворять грузообороту 1942 г., который, как ожидалось, удвоится по сравнению с 1936 г. Она виделась разработчикам в таком виде:

— угольный склад на м. Сигнальном, который «лучше всех прочих районов подходит под угольную базу». Здесь намечался один причал и механизированный склад. Для бункеровки судов со свободного борта при их стоянке у причалов следовало обзавестись плавучим углеперегрузателем;

- причал генгрузов возле будущего холодильника;
- два причала в грузопассажирском районе. Здесь же должен был разместиться двухэтажный пассажирский вокзал;
- лесной район на Озерновской косе: один причал и боны для хранения круглого леса на плаву;
- существующий в Сероглазке нефтяной район и площадка для зимовки деревянных рыболовных судов, вытягиваемых на берег по слипу.

Сравнительные расчеты стоимости одного погонного метра различных типов причальных набережных с глубиной 8,6 м в условиях Петропавловска дали следующие результаты, руб.:

- железобетонная со сплошным свайным рядом — 7 250;
- ряжевая с бутовой надстройкой — 8 150;
- из массивов — 9 700;
- ряжевая на свайном основании — 5 650;
- бетонная на свайном основании — 5 800.

Из соображений стоимости, мест размещения причалов и их нагрузок, наличия местных стройматериалов в качестве наиболее пригодных рекомендовались следующие типы набережных:

- причал генгрузов — железобетонный со сплошным свайным рядом;
- угольный причал и причалы на Озерновской косе — ряжевые с бутовой надстройкой;
- грузопассажирские и «мелководные» причалы глубиной 5,6 м — ряжевые на свайном основании.

Общий размер капиталовложений на создание первой очереди порта по этому проекту предварительно оценивался в 43 млн руб. [25, л. 278—299].

Результаты проектных разработок рассмотрели и одобрили различные «инстанции». Уже 23 августа 1936 г. совещание под руководством председателя облисполкома М. П. Мельникова определило, что лучшим местом для размещения будущего холодильника является конец Кошки, который следовало срезать для расширения входа в Ковш [30, л. 12].

31 октября 1936 г. облисполком принял постановление «Об утверждении площадки под рыбный и торговый порт и связанные с ними предприятия в Петропавловском-на-Камчатке порту». С ее черновым проектом собравшихся познакомил начальник ККЭ Б. А. Бронштейн. Совещание, впервые упомянувшее также и о необходимости обзаведения отдельным торговым портом, постановило «утвердить устройство Рыбного и Торгового портов и связанных с ними предприятий в пределах территории, согласно прилагаемых при этом схем их расположения» и определило, что схемы подлежат дальнейшему уточнению и разработке [30, л. 14].

На основании этого решения, 16 ноября 1936 г. горсовет принял постановление № 522 «Об отводе территории под строительство Петропавлов-

ского-на-Камчатке рыбного и торгового порта». В соответствии с ним, ему из городских земель отдавались следующие площади:

«1. Участок № 1 отвести в следующих границах: с Юга от Юго-Западного конца сада “Динамо” до десятой горизонтали, с Востока по десятой горизонтали до подъема на улицу Ленинскую, далее по Западной стороне Ленинской улицы до сквера, с Севера — южная сторона сквера до 20-й горизонтали Никольской сопки, с Запада — восточный склон Никольской сопки и мыса Сигнального вдоль 20-й горизонтали.

2. Участок № 2 отвести в современных границах Озерновской кошки, исключая участок, отведенный под новую городскую электростанцию в южной части Озерновской кошки.

3. Участок № 3 отвести в следующих границах: в бухте Сероглазке территорию, занимаемую ныне нефтебазой, и полосу берега от уреза воды до 6-метровой горизонтали вдоль всего берега бухты — под территорию для зимовки деревянных рыболовецких судов.

4. Дальнейшее расширение территории порта в районе Озерновской кошки предусмотреть за счет засыпки части озера Култучного, начиная с Западного его берега» [25, л. 257].

22 декабря 1936 г. облисполком признал правильным предложенное расположение и районирование порта. Он считал «необходимым приступить в 1937 г. к разработке на основе изыскательских материалов экспедиции генерального проекта планировки г. Петропавловска, увязав разработку этого проекта как в техническом отношении, так и в отношении срока с разработкой технического проекта Петропавловского порта...» [25, л. 326—328].

9 января 1937 г. во Владивостоке состоялось совещание при начальнике Дальневосточного управления Морфлота Наркомвода и общее собрание капитанов. Их участники также согласились с проектом, но предложили добавить еще один пассажирский причал, перенести базу портофлота на восточную оконечность м. Сигнального, а длину причалов принимать, ориентируясь на суда длиной 120 и осадкой 8 м [25, л. 330—334].

Дальневосточный крайплан заседал по этому поводу 31 января 1937 г. Он также рекомендовал «разработку технического проекта... вести параллельно с проектированием генерального плана развития города с учетом общехозяйственного назначения порта» [25, л. 335—336].

Свое заключение по проекту вынесли и наиболее опытные капитаны АКО Е. Д. Бессмертный и Г. А. Барботько. Признавая его в целом правильным, они предлагали убрать лесную базу из Ковша на Озерновскую косу, а на ее месте разместить жестянобаночную фабрику. Это позволило бы уменьшить засорение и без того тесного Ковша бревнами и снизить затраты на доставку банок к судам (жестянобаночную фабрику теперь собирались строить в б. Раковой). Кроме этого, капитаны настаивали на расширении

входа в Ковш еще на 30—40 м за счет срытия Кошки для обеспечения безопасного прохода судов [25, л. 337—338].

Реализация этого грандиозного плана, осуществлявшегося практически на пустом месте, растянулась на многие годы. В него постоянно вносились различные изменения, вызванные отсутствием средств, материалов, строительных мощностей. Поэтому серьезные работы во второй половине 1930-х гг. в порту не производились, выполнялись лишь крайне необходимые, вроде восстановления здания электростанции, поврежденного пожаром.

Длительное время не удавалось организовать долгожданное помещение для пассажиров. Еще 5 сентября 1936 г. И. А. Адамович распорядился построить для размещения людей временный пассажирский вокзал. «Капитальный вокзал при отсутствии капиталовложений создан быть не может, поэтому необходимо построить временный навес, закрытый с трех сторон, человек на 50, чтобы эти 50 человек имели полную возможность днем сидеть, имея столы, топчаны, а ночью человек 20—30 даже и отдохнуть...» [31, л. 31]. Но и этот более чем скромный проект осуществился лишь спустя два года.

1 июля 1936 г. Управление транспорта, порта и связи АКО разделилось на два отдельных управления: Петропавловского порта и АКОфлота. Впрочем, такая самостоятельность продлилась недолго. В ноябре 1936 г. НКПП СССР издал приказ «О плане АКО на 1937 г.», в соответствии с которым «для улучшения работы флота и большей увязки работы АКОфлота с АКО-портом» управление портом передавалось АКОфлоту. Этим же документом на развитие рыбной промышленности Камчатки выделялись 14 877 тыс. руб. Значительная часть этих средств предназначалась для порта. Ему выделялись пять катеров, десять кунгасов, четыре баржи грузоподъемностью по 100 т, четыре понтона и плавкран грузоподъемностью 50 т общей стоимостью 1 060 тыс. руб. [32, л. 72]. Впрочем, плавкран порт так и не получил.

Очередной модернизации требовала построенная в 1934 г. радиостанция: на ней отсутствовал длинноволновый передатчик. Это усложняло координацию работ по вывозу продукции с рыбокомбинатов, так как большинство пароходов Наркомморфлота, находившихся там под погрузкой, имели как раз длинноволновые станции. В октябре 1936 г. по этой причине порт не мог поддерживать связь с пароходами «Скала», «Карл Маркс», «Красноармеец» и «Гиляк» [27, л. 186].

Во время зимнего снижения интенсивности работ в порту организовывались курсы повышения квалификации основных специалистов. Преподавал на них инженерно-технический персонал самого предприятия и управления АКО. По окончании курсов специальные комиссии проверяли полученные знания и выдавали обученным соответствующие удостоверения. В 1936 г. действовали четыре кружка техминимума с количеством слу-

шателей 85 чел. Только на курсах мотористов, руководимых главным инженером М. М. Триумфовским, числились 30 чел. Всего здесь прошли 27 занятий, 14 человек были аттестованы на «хорошо», 9 — на «удовлетворительно». Посещаемость занятий составляла 76 %, к концу февраля на курсах остались 25 чел. Политотдел порта обвинял в этом руководителя, утверждая, что он «начал преподавать на курсах высшую математику, тем самым способствовал отсеву».

Первым стахановцем порта по праву оставался П. Труфакин. 11 мая 1936 г. пришла телеграмма с известием о том, что Центральный Комитет Союза моряков наградил его грамотой и патефоном. Передовика поздравили бассейновый комитет профсоюза и коллеги. «Еще осенью прошлого года (1935. — С. Г.), когда в Петропавловске была получена первая весть о развертывающемся стахановском движении в стране, он приложил много стараний к перевыполнению своих заданий. Особенно сильно развил он темпы после глубокого ознакомления с речью тов. Сталина на совещании стахановцев. Тогда Труфакин начал с мелочей, мимо которых проходило большинство бригад. Он подобрал устойчивый трап, умело расставил людей своей бригады. Лебедчики, вира-майнальщики, подносчики, трюмные, береговые — каждый знал свое место и совершенствовался на работе.

Опыт Труфакина и труфакинцев подхватили остальные бригады. Вслед за Труфакиным выделился бригадир Владимиров, за ним — Людовских, а теперь почти все бригады и большинство грузчиков. Первого стахановца порта Павла Труфакина окружили вниманием и заботой. Ему предоставили квартиру в новом доме, бригаде предоставили хорошее общежитие. За свою работу он несколько раз был премирован» [22, № 108].

Грузооборот порта за 1936 г. по основным статьям указан в табл. 4.4.

Таблица 4.4

Наименование	Выгружено, т	Погружено, т	Итого, т
Соль	15 713,7	5 996,0	21 709,7
Горючее	5 245,5	1 305,6	6 551,1
Уголь	35 558,0	2 257,0	37 815,0
Лес	34 932,0	2 274,1	37 206,1
Хлебные грузы	10 905,8	3 636,1	14 541,9
Разные грузы	49 340,0	21 895,2	71 235,2
Всего:	151 695,0	37 364,0	189 059,0

Дополнительно к этому порт погрузил на суда 43 803 т бункерного угля. Через руки портовых грузчиков из общего количества переваленных грузов (232 862 т) прошли 185 559 т, то есть 79,7 %.

В январе и феврале 1937 г. среди тружеников рыбной промышленности Камчатки развернулось соревнование за право подписать рапорт руководству страны. «Москва. Кремль. Вождю народов т. Сталину. Председателю СНК СССР Молотову, Народному комиссару пищевой промышленности

СССР Микояну... Камчатка наша растет...» В тексте этого документа упоминается о том, что за прошедшие годы «Петропавловский порт по своему грузообороту вырос в 12 раз. Если в 1929 г. через него прошло 80 судов, то в 1936 г. — 176 советских и 30 иностранных».

В качестве примера отношения к труду вновь назывались портовики. «Мы должны добиваться того, чтобы весь плавсостав работал так, как работают зачинатели стахановского движения на Камчатке — бригады грузчиков Петропавловского порта АКО Труфакина, Владимирова и другие наши славные стахановцы...» [33, л. 63].

В январе 1937 г. в Петропавловске прошла производственная конференция предприятий АКО. Выступивший на ней П. Труфакин заявил: «В порту работаю с 1932 г. Какой был грузооборот у нас в порту — 50 тонн, норму грузчика 4 тонны при упорной борьбе, то есть при желании дать лучше, можно повысить, и теперь лучшие бригады и лучшие товарищи... выполняют по 8 тонн. В 1935 г. грузооборот был 169, в 1936 г. — 192, в 1937 г. — 220, то есть на каждого грузчика 16 тонн или 1 000 пудов» [34, л. 140].

На конференции исполняющий дела начальника порта Я. Я. Завадский обратился к руководству АКО с просьбой принять срочные меры по усилению своего хозяйства. Сравнивая работу Владивостокского и Петропавловского портов, он указывал, что первый за 1936 г., имея 40 оборудованных и механизированных причалов, а также понтоны, переработал 1 750 тыс. т, а второй — свыше 200 тыс., располагая лишь одним причалом. «Вернее, это даже не причал — гнилые пирсы, которые больше одной тонны на себе не выдерживают». Наличие одного причала заставляло для ускорения оборачиваемости судов прибегать к «рейдовой разгрузке», то есть к подаче грузов с судов, находившихся на рейде, на кунгасы, которые затем катерами буксировались к берегу и там разгружались. Имевшиеся восемь исправных кунгасов работали с большой нагрузкой, они перевезли 63 % прибывающих грузов. С целью облегчения работы «плавучки» порт просил АКО дополнительно выделить ему десять кунгасов, две баржи и три катера [34, л. 35].

Ночью проведение грузовых работ осложнялось отсутствием освещения. «Самое большое требование, которое мы предъявляем к АКО... это свет. Агрегат, который нам дали в прошлом году, взорвался, и поправить его нет никакой возможности... Просим включить нас в станцию АКО» [34, л. 37].

По словам Я. Я. Завадского, наиболее серьезное положение складывалось со снабжением судов водой и малой пропускной способностью угольной площадки. Водоснабжение в 1936 г. по-прежнему оставалось недостаточным. «С каждым годом этот вопрос хуже и хуже. Водопровод не ремонтируется, никаких средств в это дело не вкладывается. У нас получается так, что судно готово к уходу в рейс, груженое ждет 4—5 суток воды. Обычно в очереди стоят по 10—12 судов и ждут, пока получают бункер воды».

С получением угля дело обстояло еще хуже, чем с водоснабжением: пока один пароход грузился топливом возле пирса, остальные простаивали. Старую угольную площадку на м. Сигнальном, снабжавшую корабли морского ведомства еще в 1880-х гг., отдали под размещение так называемого «гидроаэропорта». Теперь здесь стоял ангар, в котором хранились гидросамолеты. Он занимал наиболее удобное место для расположения угольного склада. «Если нам эту площадку отведут — значит облегчится вопрос bunkеровки судов», — утверждало руководство порта [34, л. 39].

Его просьбы об усилении технического вооружения частично были удовлетворены: так, уже 10 января 1937 г. порту передали стальной катер АКОфлота, прибывший из Владивостока на пароходе «Орочон» [35, л. 42].

Приказом по НКПП СССР № 388-л от 3 марта 1937 г. начальник порта М. М. Плехов был назначен начальником управления АКОфлота. Его сменил А. И. Вереникин, но фактически ввиду отсутствия последнего, обязанности начальника порта продолжал выполнять Я. Я. Завадский [36, л. 141—142].

В 1937 г. на развитие порта АКО НКПП СССР предполагал выделить всего 1 240 тыс. руб. [32, л. 73]. Распределение средств по основным статьям затрат приведено в табл. 4.5.

Таблица 4.5

Статья расходов	Количество	Сумма, тыс. руб.
Буксирные катера	2	300
Катера	3	150
Кавасаки	—	—
Кунгасы	10	200
Разведчик	—	—
Баржи 100 т	4	280
Ремонт флота	—	—
Понтоны	4	160
Плавкран 50 т	1	150
Снабжение	—	—
Всего:		1 240

План грузооборота на год в объеме 225,5 тыс. т окончательно утвердили 26 июня 1937 г. Начальнику порта рекомендовали «особо обратить внимание на повышение производительности труда грузчиков, организацию погрузо-разгрузочных работ на основе стахановских методов работы». Одновременно существовавшие нормы выработки грузчиков признавались «явно заниженными», но в связи с тем, что спешное «исправление этих норм невозможно: во-первых, необходимо изучить процессы производства (хронометраж); во-вторых, обсуждение новых норм на рабочих собраниях и их утверждение должно занять большое количество времени, а третий квартал является пикой, решающим кварталом для выполнения годового плана, принять существующие нормы». К октябрю

1937 г., то есть к началу следующего хозяйственного года, следовало ввести новые, естественно увеличенные, нормы.

Затраты порта на текущий ремонт увеличивались на 160 тыс. руб.: 70 на жилье, 30 — на оборудование помещений для пассажиров и 60 — на пирсы [37, л. 13—15].

В реальности за 1937 г. порт переработал 150 225 т грузов, то есть всего 66,6 % плана. Через него прошли 20 877 пассажиров. Всего в этом году в Петропавловск заходили 137 судов, из них 129 советских и 8 иностранных [38, л. 6—8]. «За перевыполнение планов путины 1937 г.» денежные премии наркома получили моторист порта Мельников, бригадир грузчиков Голощапов, помощник заведующего складом Лаптев [39, № 126]. Кроме них за отличную работу в 1937 г. четверо лучших тружеников — Мельников, Осетров, Евдокимов и Максименко — были награждены местными властями личными домами стоимостью по 7 000 руб. каждый [40, л. 63]. Однако собственное жилье получили только двое стахановцев. Остальные дома самовольно заняли некоторые руководители. Этим делом, получившим в городе широкую огласку, занялась прокуратура.

Тяжелое положение с жильем привело к тому, что часть людей разместили в столовой, нарушив элементарные гигиенические правила. 2 марта 1937 г. Г. Д. Торопов распорядился: «Находящееся в помещении портовой столовой общежитие работников порта нарушает санитарное состояние столовой и уменьшает пропускную способность... В месячный срок изыскать помещение и переселить живущих в общежития... Немедленно после освобождения общежития убрать перегородку, расширить зал и произвести ремонт всего помещения» [41, л. 21].

В целом хозяйственная деятельность порта в 1937 г. признавалась неудовлетворительной. Его чистые убытки составили 136 411 руб. 61 коп. [42, л. 3]. В течение года сменилось руководство АКО: в ожидании ареста в апреле 1937 г. застрелился И. А. Адамович, позже были арестованы и объявлены «вредителями», «врагами народа» и «троцкистскими агентами японо-немецких фашистов» его заместители Г. Д. Торопов и П. М. Никитиных, М. М. Плехов и другие руководители. АКО возглавили вначале Н. Корнюшин, затем П. Притыко и его заместители Власкин и Грахов.

Аресты руководителей в определенной степени парализовали нормальную работу общества в целом и его отдельных подразделений. 16 марта 1938 г. НКПП СССР установил порту грузооборот на 1938 г. в размере 280 тыс. т с учетом бункерного угля и пассажирооборот в количестве 28 000 чел. [43, л. 8]. План первого квартала 1938 г. не был выполнен, что расценивалось как отсутствие «надлежащей борьбы за выполнение государственных заданий и быстрейшую ликвидацию последствий вредительства». Территория и проезды из-за несвоевременного вывоза были забиты

грузами, декавильные пути оказались частично разрушенными тракторами и тяжеловесами из-за их беспорядочного перемещения. Пирсы признавались находящимися «в катастрофическом состоянии» [44, л. 90—91].

Возможно, что это стало причиной очередной смены руководства порта: его начальником вместо недолго работавшего В. А. Кортикова стал В. И. Алексеев, главным инженером и бухгалтером — Лапшин и Кушпит.

10 апреля 1938 г. стало известно, что наркомат «отпустил свыше 400 тыс. руб. на строительство пассажирского вокзала в городе Петропавловске». Его предполагалось начать в этом же году [39, № 82].

В июле 1938 г. коллектив порта получил по радио от экипажа парохода «Вацлав Воровский» сообщение: «Вызываем коллектив Петропавловского порта выгрузить нас в 98 часов». моряки посвятили свой очередной стахановский рейс на Камчатку «двадцатилетию Ленинско-Сталинского комсомола». Они сообщили, что обязываются за время плавания образцово подготовить судно к выгрузке в Петропавловске.

В ответ на вызов портовики обязались досрочно разгрузить пароход и перевыполнить годовой план. На производственном совещании, прошедшем 9 июля 1938 г., бригады грузчиков Зверева, Киселева, Пикунуова, Уральцева, Кораблева и других «заключили между собой договоры на двойное выполнение заданий» и «обещались закрепить высокие показатели производительности труда» [39, № 184].

Всего летом 1938 г. коллектив порта насчитывал 69 стахановцев. Наиболее высокие показатели характеризовали работу бригад Кондюкова, Дуженкина и Бочкова. Две первые выполняли нормы на 250, третья — более чем на 200 %. Общая численность грузчиков составляла 130, в то время как их требовалось 450 чел. Для пополнения их рядов из первой же ожидавшейся в адрес АКО партии завербованных следовало передать порту не менее 150 чел. [44, л. 93].

Трудовой подъем усилило известие о японской агрессии на озере Хасан. Ударным трудом портовики решили поддержать советских пограничников, героически защищавших свою землю. Хасанские события привлекли в оборонные кружки дополнительных членов, овладевавших воинским искусством. Членами общества содействия обороне (ОСО) состояли 89 чел., 25 из них входили в состав военно-морского отряда. Для проведения занятий по военному обучению порт располагал двумя пулеметами (станковым и ручным) и семью малокалиберными винтовками. В результате военно-спортивной подготовки 19 портовиков сдали зачет на получение значка «Готов к труду и обороне», семеро стали «ворошиловскими стрелками».

В середине 1938 г. началась реализация планов по сооружению в порту намеченного еще в 1936 г. холодильника, который должен был стать пятым в СССР по мощности. 9 мая 1938 г. последовало распоряжение начальника

АКО П. Притыко «в целях обеспечения выполнения программы строительства холодильника» к 1 июня освободить территорию Кошки [44, л. 225].

Проект холодильника, вернее целого холодильного комбината, был готов в апреле 1938 г. Разместить его предполагалось у самого входа в порт на Кошке. При этом громадное даже по современным меркам здание доминировало бы над остальной застройкой как самого порта, так и прилегающей части города. Это, по мысли его проектировщиков, заставило их обратить «исключительное внимание на архитектурное решение последнего. Холодильник решен в строгих монументальных формах. Стены холодильника из пемзо-бетонных камней, штукатурятся цветной штукатуркой».

Небывалое еще в Петропавловске четырехэтажное каменное здание с колоннами разрабатывал коллектив под руководством старшего архитектора Сапрыкина. Оно должно было иметь высоту свыше 20 м, высокие окна и роскошные деревянные двери, на крыше его четвертого этажа по проекту возвышался девятиметровый флагшток. На первом этаже комбината предполагалось разместить теплые производственные помещения: филейный и колбасный цехи, фильтро-прессовый и утилизационный заводы, машинное отделение и бытовые помещения. Остальные этажи занимали холодильные камеры. Это современное предприятие намеревались начинить отечественным оборудованием, например, аммиачными установками с рассольным охлаждением завода «Компрессор» [45, л. 1—2].

Для постройки комбината организовали специальное Управление, к которому перешли все накопленные ранее изыскательские и строительные материалы. 31 мая 1938 г. ему передали сооружение долгожданного вокзала-гостиницы. АКО проект обязался закончить составление его проекта и сметы к 15 июня 1938 г. [44, л. 129].

Во второй половине августа 1938 г. на Кошке началась подготовка к строительству холодильника. Арматурный цех Камчатстроя приступил к изготовлению пробных железобетонных свай для его фундамента. Начало самой стройки задерживалось тем, что на ее месте стояли конюшня и лесопилка. 21 августа 1938 г. Горкомхоз предложил всем организациям «излишнюю землю от планировки стройплощадок вывозить исключительно на территорию портовой Кошки на стройплощадку холодильника». Одновременно им следовало в течение пяти дней убрать весь лес с Кошки, иначе он «перейдет к строительству холодильника» [39, № 178, 191].

В 1938 г. инженер Пруцков разработал план по благоустройству порта, включавший покрытие его территории асфальтом. На это предполагалось затратить 719 335 руб. Этот план Притыко утвердил 27 сентября 1938 г. [46, л. 1, 49], но осуществить его не удалось.

25 сентября 1938 г. приказом по АКО была определена акватория и территория рыбного порта. Помимо традиционного Ковша, к ней относились

Озерновская кошка, база Моховая, судоремонтный завод, Сероглазка. «Приходящие пароходы Морфлота и АКОфлота разгружаются и погружаются в этих пунктах портом. Основание: телеграмма тов. Микояна о том, что акваторией порта является Авачинская бухта...» [47, л. 145].

22 октября 1938 г. произошло формальное объединение радиостанций порта и управления АКО. Однако намеченное ранее строительство нового радиоцентра АКО в последующие годы так и не началось.

Осенью 1938 г. решили соорудить новую угольную площадку вместимостью 10 000 т. Смета на ее устройство предусматривала затраты в сумме 349 238 руб. 50 коп. Стоявшую здесь мастерскую разобрали 15 декабря 1938 г.

Устройство угольной площадки требовало разрушения скальных пород на восточном склоне Никольской сопки. Это можно было сделать только при помощи взрывчатки. 11 ноября 1938 г. представитель стройотдела порта М. Х. Филончиков и подрывник войсковой части № 9186 Т. И. Горбунов выбрали на склоне сопки место для постройки хранилища для аммонала. Вскоре начальник стройотдела порта Громов запросил разрешение у милиции на производство взрывных работ и доставку 300 кг аммонала к месту их проведения. Подрывом скал руководил подрывник войсковой части № 9186 старший лейтенант Н. Г. Никольский.

Дальнейшие работы выполнял Дальвзрывпром. С ним заключили договор, по которому с 1 мая по 15 августа 1939 г. следовало разрыхлить взрывчаткой 10 000 куб. м грунта. Стоимость работ оценивалась в 45 000 руб., для них требовалось 2 500 кг аммонала, 3 000 капсулей, 3 000 м бикфордова шнура [48, л. 1, 68, 71].

15 декабря 1938 г. подводились итоги завершавшегося года. На производственном совещании в политотделе АКО результаты хозяйственной деятельности докладывал начальник порта В. И. Алексеев. С годовым планом 1938 г. к концу сентября справились лишь на 50,5 %. К середине декабря установленный план грузооборота в 280 000 т был выполнен всего на 77,1 %, причем недовыполнение составило 64 000 т. Зато через порт прошло 41 096 пассажиров вместо ожидавшихся 26 000. Основной причиной невыполнения плана назывался простой пароходов: за девять месяцев он составил 6 332 часа. За простой порт заплатил судовладельцам 497 000 руб. штрафов.

Средний срок хранения грузов в трех складах на территории порта составлял 11,8 суток против 10,5 ожидавшихся по плану. «Этот срок мог быть меньше, если бы была настоящая борьба за освобождение складов, но существовала теория задержки как роста штрафов с клиентуры», — констатировал начальник порта. Иными словами, штрафные выплаты судовладельцам компенсировались штрафами же, взятыми с получателей грузов.

Работы в ночное время часто срывались из-за ненадежной работы портовой электростанции: за год по ее вине произошли 18 простоев. Ее

генератор вращал мотор мощностью 18 л. с. «Динамо перегружено на 65 %... электростанция скоро рассыплется», — такую характеристику давал ее заведующий.

Недостаток механизации, неудобство обработки судов существующими средствами приводили к тому, что фактическая стоимость переработки тонны груза превышала плановую в 1,16 раза (19 руб. 31 коп. вместо 16 руб. 58 коп.) [40, л. 14].

Механизацию, облегчавшую и ускорявшую погрузку, можно было бы обеспечить применением транспортеров. Впервые на Камчатке их использовали на рыбокомбинате в Усть-Камчатске еще в 1927 г. В конце 1920-х гг. производство пластинчатых транспортеров наладили мастерские Дальневосточного политехнического института. 7 мая 1938 г. к Притыко с докладной запиской, в которой обосновывалось преимущество этого способа подачи грузов, обратился инженер А. Марчук. По его словам, «мы с успехом можем этими транспортерами обслужить одновременную работу на два трюма, построив общую линию длиной 130—150 м до самого склада... На обслуживание трассы [длиной] 100 м требуется 20 сил. Часовая производительность от 30 до 120 т в час. Средняя стоимость одного транспортера — 1 000 руб.» [49, л. 7]. Пока же вся механизация по-прежнему заключалась в наличии узкоколейки, износ которой достигал 70 %, и катавшихся по ней шести вагонеток с ручной тягой.

В 1938 г. порт располагал семью катерами, имевшими значительный износ, и кунгасами общей грузоподъемностью 400 т. Этого было недостаточно: безмоторных судов требовалось как минимум вдвое больше [40, л. 63]. Но хорошая организация работы портового флота привела к тому, что фактическая стоимость работы катеров составила 24,4 вместо плановых 27,5 руб. в час.

Контора капитана порта в 1938 г. использовала катер «Зюйд». В ее штат входили один береговой боцман и три экипажа катера, включавшие старшину, матроса, моториста и его помощника.

В 1938 г. произошло преобразование системы управления рыбной промышленностью на Дальнем Востоке: было создано Дальневосточное объединение рыбной и зверобойной промышленности (Дальвостокрыба), подчинявшееся столичной Главрыбе. Петропавловский рыбный порт выделили из «системы АКО» и непосредственно подчинили НКПП СССР как отдельную хозрасчетную единицу. Вскоре был утвержден Устав, по которому начальника порта, его заместителей и главного инженера назначал НКПП [50, л. 2].

Начальник порта В. И. Алексеев докладывал наркому П. С. Жемчужной: «Петропавловский порт совершенно правильно выделен из системы АКО. Все работники порта считали и считают, что такое мероприятие...

даст все предпосылки к быстрой ликвидации последствий вредительства и подготовит порт на базе механизации, которая в настоящее время отсутствует, к быстрой обработке пароходов, что в свою очередь даст возможность усилить грузооборот. Но до настоящего времени Главрыба конкретных мер не принимает. Порт сейчас не имеет твердой гарантии в том, что к весенней навигации требуемая из Главрыбы землечерпалка, транспортеры, причалы и все необходимое будет направлено в Петропавловск... Прошу сообщить, когда Главрыбой будут реализованы мероприятия по намечаемой реконструкции» [50, л. 7].

В связи с передачей предприятия 20 февраля 1939 г., новый начальник АКО Грахов распорядился вернуть обществу из Управления строительства холодильника морвокзал-гостиницу и грузовой причал на Озерновской кошке [51].

К началу 1939 г. жилищные условия в порту по-прежнему оставляли желать лучшего. Он располагал 34 домами разных лет постройки, из которых 22 были рублеными, а остальные — каркасно-засыпными. На одного человека приходилось по 2,2 кв. м площади в основном в общежитиях барачного типа. Общежития нерегулярно снабжались электроэнергией и кипятком, в них отсутствовали сушилки, зато присутствовали клопы. Многие семейные грузчики годами жили в одних помещениях с холостяками. При этом двухэтажный восьмиквартирный дом, выделенный порту в сентябре 1938 г., оставался несобранным. В общей сложности предприятие имело 4 456 кв. м помещений, занятых под жилье. Часть из них для этой цели совершенно не годилась: как общежития использовались Красный уголок, здание погрузо-разгрузочного отдела и некоторые служебные комнаты.

В сентябре 1939 г. сдали 28-комнатный дом, а достраивавшийся 12-квартирный ожидал жильцов в начале 1940 г. На очереди находились четыре дома с 48 квартирами, предназначенные для стахановцев и инженерно-технического персонала.

Бытовые учреждения также не удовлетворяли потребностей трудящихся, вызывая их справедливое негодование. Баня и прачечная ввиду ветхости большую часть времени не работали, находясь в ремонте. Действовала лишь сапожная мастерская, одновременно чинившая спецодежду [38, л. 50—51].

Из гидротехнических сооружений в 1939 г. порт, как и в прежние годы, имел только деревянные свайные эстакадные пирсы № 1 и 2, вынесенные в Ковш на расстояние 40 м от берега до глубины 7 м. Неподалеку от них размещался открытый грузовой склад площадью 252 кв. м. Наличие двух подгнивших пирсов по-прежнему не позволяло обрабатывать более двух трюмов на одном пароходе. Ускорение обработки судов обеспечивалось рейдовой разгрузкой кунгасами, с которых груз на вагонетках или «плечевым способом» отправлялся в склады.

Как и десятилетие назад, порт был вынужден при возрастающем из года в год грузообороте работать прежними способами. Постоянно растущее количество прибывавших и отправлявшихся грузов обрабатывалось «за счет увеличения количества грузчиков, с надеждой на предоставление вышестоящими организациями средств механизации и увеличение плавучести транспортно-вспомогательного флота».

Крупнотоннажные суда (с грузоподъемностью свыше 6 000 т), глубоко сидевшие в воде и имевшие большую длину, не могли входить в Ковш, что создавало дополнительные трудности по их обработке на рейде, увеличивая продолжительность стоянки и снижая интенсивность работы порта.

В 1939 г. порт переработал грузов на 29 239 т больше, чем в 1938 г. Тем не менее, план 1939 г. был выполнен всего на 82,4 % — грузооборот составил 245 398 вместо ожидавшихся 297 875 т. На уходящие суда погрузили 33 170 т бункерного угля. Порт посетили в общей сложности 211 пароходов, доставившие сюда 22 004 и вывезшие 18 887 пассажиров.

Причиной невыполнения плана по грузообороту стало изменение руководством АКО и вышестоящими органами управления пищевой промышленности тактики доставки грузов на Камчатку. Так как основная масса грузов, проходивших через Петропавловск, представляла собой «переправочные», то есть адресованные побережью, то для предотвращения лишних перевалок в Петропавловске их стали забрасывать на рыбокомбинаты непосредственно из Владивостока. Эта практика, как показало время, дала положительные результаты, позволив разгрузить порт и ускорить оборачиваемость транспортных судов [38, л. 9—11].

Общий грузо- и пассажирооборот Петропавловского порта за 1938—1939 хозяйственный год, тыс. т, характеризуется следующими цифрами (табл. 4.6).

Таблица 4.6

Статья	За год	В том числе поквартально			
		4 кв. 1938 г.	1 кв. 1939 г.	2 кв. 1939 г.	3 кв. 1939 г.
Судов	211	64	8	37	92
Грузы	245 398	57 056	39 232	43 848	105 262
Пассажиров	40 981	8 916	2 337	15 152	14 486
Бункер	33 170	13 527	4 543	7 791	7 309

Одной из основных причин простоев явилось отсутствие достаточной рабочей силы. Порт вместо плановых 776 на деле имел лишь 463 чел. или 59,6 % от потребности. При этом его основное подразделение — погрузо-разгрузочный отдел — вместо 450 располагал всего 140 грузчиками. По свидетельству политотдела АКО, «неукомплектованность рабочими объясняется тем, что в порту отсутствует работа по закреплению кадров, созданию жилищно-бытовых условий, так же отсутствует политико-массовая и воспитательная работа, что привело к тому, что в 1939 г. из 463 чел.

уволено 301 чел., из них за прогулы — 228 чел.». За год дисциплинарные взыскания получили 90 чел.

Движение кадров в порту за 1937—1939 гг. отражают данные табл. 4.7.

Таблица 4.7

Период	Рабочих		Служащих		ИТР		Итого,
	план	факт	план	факт	план	факт	факт
На 1.01.1937	429	432	34	39	61	61	532
На 1.07.1937	448	461	46	36	99	80	577
На 1.01.1938	—	357	—	36	—	80	473
На 1.12.1938	—	340	—	83	—	2	425
На 1.12.1939	—	457	—	102	—	38	597

Текущее состояние кадров было крайне высоко: за первое полугодие 1937 г. на работу приняли 306, уволили 281 чел., за второе — 284 и 360 соответственно, то есть свыше 60 % списочного состава.

Аналогичная картина наблюдалась и в последующие годы: за 1938 г. уволили 377 чел., из них 170 — по собственному желанию, 21 — по окончании договоров, 71 — за прогулы, 16 — за пьянство, 50 — по прочим причинам, в числе которых называлась и «отдача под следствие НКВД», 12 — из-за призыва в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию (РККА).

Только за декабрь 1939 г. порт принял 194, а в целом за год — 648 чел. За 1939 г. уволили 350 чел. (из них 155 — за прогулы, 10 — за пьянство, 22 — по окончании договора и двоих — за «дезорганизацию»). 30 декабря 1939 г. в штате предприятия числились уже 725 чел. В марте 1939 г. в порту работали двое несовершеннолетних: счетовод Н. А. Николаева, 1922 г. р. и грузоприемщик-ударник И. Ф. Сазонов, 1921 г. р. Им установили шестичасовой рабочий день [52, л. 4, 116, 129—131].

Одним из надежных источников пополнения рабочих кадров были уходящие в запас военнослужащие, желавшие остаться на Камчатке. 6 апреля 1939 г. один из демобилизованных красноармейцев, пришедших на работу в порт, отправил телеграмму самому «вождю народов»: «Москва. Кремль. Товарищу Сталину. Я отслужил два года в РККА, остался укреплять Дальний Восток. В любую минуту встану на защиту Родины. Сильно мать болеет, потому что не виделся три года. Прошу Вашего содействия предоставить мне отпуск. Адрес: Петропавловск-Камчатский, порт, Мышеву». Эту телеграмму из Кремля «спустили» административно-мобилизационному управлению РККА, которое в лице начальника отдела полкового комиссара Королева отреагировало быстро: уже 15 апреля 1939 г. начальник порта получил просьбу о принятии мер по существу просьбы Мышева [50, л. 68, 70].

Меры административного воздействия на портовиков заметных результатов по ускорению обработки судов не давали. Тогда в действие вступили экономические методы. Первым из них стал приказ от 4 февраля 1939 г., устанавливавший премию (диспач) за досрочную погрузку или выгрузку

в размере 3 коп. с тонны грузоподъемности судна. 25 февраля 1939 г. последовало распоряжение, разрешавшее обращать в премиальный фонд до 50 % суммы, полученной с судовладельцев за досрочную обработку.

19 июля 1939 г. к новому начальнику АКО С. П. Емельянову обратились руководители АКОфлота с предложением увеличить размер премии или установить ее прогрессивную шкалу. Эту идею оценили, и с 15 августа диспач был определен по 6 коп. с тонны [53, л. 35; 54, л. 128, 130].

Почти одновременно, 10 июля 1939 г. в управлении АКО были созданы четыре бригады из служащих, которые возглавили заместители начальника АКО и руководители отделов. Им предстояло включиться в срочную погрузку консервных банок для отправки их на побережье.

Острый недостаток рабочих рук, заставлявший принимать на работу множество случайных людей, не имевших достаточной квалификации и зачастую не желавших трудиться, также способствовал высокой текучести кадров. По этой причине совместное постановление СНК, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС СССР от 28 декабря 1938 г., устанавливавшее на предприятиях полувоенную дисциплину и вводившее суровые наказания за ее нарушение, на Камчатке в полном объеме не действовало. В июле 1939 г. начальник порта В. И. Алексеев получил от НКПП СССР строгий выговор с предупреждением за допущенные портовиками многочисленные нарушения трудовой дисциплины.

Для того чтобы иметь возможность принять на работу крайне необходимых 450 грузчиков, порт должен был построить 4 875 кв. м дополнительного жилья. С этой задачей он самостоятельно справиться не мог, а имевшееся жилье позволяло разместить всего 140 чел. Нехватка грузчиков составляла по примеру прежних лет привлекать для выгрузки пароходов работников со стороны. Их число также достигало 450 чел. По свидетельству очевидцев, «последние в силу своей неопытности давали низкую производительность труда, часто не выполняя норм» [38, л. 13—16].

Показатели работы семи бригад штатных грузчиков в 1938—1939 г. хозяйственном году показаны в табл. 4.8 [38, л. 29].

Таблица 4.8

Бригада	Выполнение норм, %	Месячный заработок, руб.
1. Кораблева	150,9	925
2. Бобкова	145,3	808
3. Кондюкова	160,8	1 015
4. Пикунова	155,5	950
5. Федорова	185,3	1 150
6. Башкирова	175,2	1 055
7. Воложанина	173,3	1 035
В среднем:	164,6	988

Простоям рабочих, как и в прежние годы, способствовали нераспорядительность, технические неполадки, отсутствие ночного освещения, нехватка инвентаря и другие причины, приведшие к тому, что за год они выразились в 3 528 чел.-дней. Данные, характеризующие работу погрузо-разгрузочного отдела, содержатся в табл. 4.9.

Таблица 4.9

	План	Факт	% выполнения
Зарплата грузчика за смену, руб.	25	35,8	142,8
Зарплата грузчика за год, руб.	6 070	9 640	158,8
Простои, чел.-дни:			
• непогода	13 095	2 140	16,3
• технические неполадки	—	523	—
• по вине клиента	—	174	—
• нехватка плавсредств	—	321	—
• по вине пароходов	—	107	—
• отсутствие рабочих мест	—	263	—

Тем не менее, фактическая выработка одного грузчика составляла 6,08 т в сутки вместо плановых 4,12. Их простои по отношению ко времени работы снизились до 6,9 %.

Выполнение плана грузооборота тормозило и следующее обстоятельство. По плану порт должен был одновременно разгружать два судна, обрабатывая шесть трюмов. При этом один пароход стоял бы у пирса, причем два его трюма грузились бы через пирс, а два — через «плавучку» рейдовым способом. Второй пароход на четыре трюма разгружался бы на рейде. Для этого и требовались 450 грузчиков, шесть катеров, десять кунгасов, три понтона и баржи по 50—100 т. Но ввиду их отсутствия перейти на обработку двух пароходов в 1939 г. не удалось: по-прежнему под разгрузкой могло стоять только одно судно. Непроизводительные простои пароходов, вызванные ожиданием очереди, по неполным данным по 34 судам, составили 3 900 часов. Так, пароход «Тбилиси» простоял 798, «Арктика» — 413, «Вацлав Воровский» — 250, «Сима» — 250 часов.

Нормальной работе порта мешала угольная площадка, размещенная на его территории. Так как обрабатываемый пароход, стоявший у причала, получал уголь прямо здесь, то другие суда должны были ожидать не только конца разгрузки предыдущего, но и завершения его бункеровки. Но все же, если за 1937—1938 хозяйственный год сумма штрафов за простои по вине порта составила 497 000 руб., то в 1938—1939 гг. за задержки он заплатил всего 11 769 руб. [38, л. 30—31].

Улучшению показателей работы порта в немалой степени способствовал трудовой энтузиазм рабочих, облеченный в форму социалистического соревнования. В феврале 1939 г. грузчики бригады № 2 приняли вызов рабочих жестянобаночной фабрики. Между двумя коллективами был заключен

договор, под которым поставили подписи 14 чел. Вот его текст: «Мы, грузчики второй бригады Петропавловского порта, в честь XVIII съезда ВКП(б) вызов ЖБФ принимаем и берем на себя следующие обязательства: 1. Обработку пароходов производить по нормам бригады не ниже 150 %. 2. Не допускать ни одного случая нарушения дисциплины и активно бороться со всеми нарушителями. 3. Бережно относиться к грузам и не допускать ни одного случая порчи и поломки. 4. По-большевистски бороться за качество работы и бережное отношение к инвентарю и имуществу. 5. Всем стать членами ОСО, изучать военно-пулеметное стрелковое дело и ПВХО. 6. Ознакомиться и изучить “Краткий курс истории ВКП(б)”. 7. Изучить все материалы по XVIII съезду ВКП(б). 8. Всем подписаться на местную газету “Камчатская правда”. 9. Изжить простои по вине бригады и администрации. Вызываем 9-ю бригаду принять наш вызов как подарок в честь XVIII съезда партии Ленина—Сталина, организатора побед социализма, и дорогого, любимого вождя И. В. Сталина. Председатель Кравченко, секретарь Чубыкин» [40, л. 52].

Существенным моментом, нередко блокировавшим нормальную деятельность предприятия, оставалось неравномерное прибытие пароходов с грузами. Так, если в четвертом квартале 1938 г. ожидался подход 65 000 т (в месяц — 21 666, в сутки — 722), то фактически же за это время 64 парохода доставили 57 056 т, из которых на октябрь пришлось 35 364, то есть 1 179 т в сутки. Такую нагрузку рабочие выполняли с большим трудом. А вот в ноябре поступило всего 9 788 т (в сутки 326 т), это вызвало простои грузчиков, которых пришлось занимать подсобными работами. В декабре нагрузка снизилась до 242, а в апреле — до 138 т в сутки.

При скоплении судов соблюдалась очередность их разгрузки в соответствии со временем прибытия. Вне очереди обслуживались пассажирские экспрессы «Ильич» и «Смольный» и пароходы, доставившие воинские грузы. Кроме этого, вне очереди ставились к причалу для бункеровки заходившие военные суда. Это зачастую приводило к тому, что приходилось прерывать обработку уже стоявшего у причала судна, отгонять его на рейд и продолжать работу на нем «плавучкой». Иногда пароходы, привезшие грузы воинским частям, разгружались их силами и средствами. Но на это время работа порта вновь приостанавливалась.

Для того чтобы избежать простоев по указанным причинам, по мнению руководства порта, для грузов «особого назначения» требовалось выделить изолированную территорию со специальным причалом. Наиболее подходящим для нее местом назывался район северной части Озерновской кошки. Неплохо было бы построить и специальный пассажирский причал.

В 1939 г., впервые за несколько последних лет, порт посетили иностранные гости. Еще весной 1939 г. управление АКО получило из Москвы

информацию о том, что для нужд только что организованного Наркомата рыбной промышленности СССР (Наркомрыбпрома или НКРП СССР) зафрахтовано несколько иностранных судов, в числе которых вошли «Харлванг», «Станвелл», «Гунда», «Карлок», «Утсире», «Кронвикен», «Вильфорд», «Хаук». Часть этих судов летом 1939 г. прибыла в Петропавловск: 17 июля — «Гунда», 29 июля — «Кронвикен», 1 августа — «Карлок», 7 августа — «Харальдсванг», 9 августа — «Станвелл» [50, л. 53, 67].

Вот что сообщал начальник порта о взаимоотношениях, сложившихся между камчатскими портовиками и командованием некоторых судов: «Отзыв о работе капитана парохода “Станвелл” Льюиса. За время стоянки в Петропавловске и следования к нам проявил полное безразличие к работе судна и незаинтересованность в скорейшем выполнении рейса и выгрузки. Имели место рваческие настроения, чрезмерная требовательность в вопросе снабжения его продуктами и углем. Заявил, что получил угля меньше, чем ему было дано по сведениям наблюдавшего за бункеровкой работника порта. По приходе в Петропавловск заявил об отсутствии у него угля, однако несколько дней простоял под выгрузкой без пополнения бункера. Этот факт характеризует его рвачество и цену его заявлениям об опасности обезугливания во время перехода из Владивостока в Петропавловск».

Впрочем, далеко не все капитаны оценивались столь отрицательно. Вот, например, что сообщал Алексеев о работе капитана парохода «Гунда» Недерсена: «Из всех капитанов зафрахтованных судов, разгрузившихся в Петропавловске, проявил наибольшую добросовестность и порядочность. Содействовал скорейшей разгрузке, в рейсе не задерживался, рваческих тенденций не проявлялось ни в части требования продуктов, ни в части преувеличенных требований о поломках, как практиковалось другими, и т. д. В результате сделал три рейса» [50, л. 38—39].

Всего за год порт обработал девять фрахтованных иностранных судов. Их разгружали на рейде, что стоило, в соответствии с договором, на 40 % дороже обычного. Досрочно выгрузили пароходы: «Гунда» и «Гладдеванг» — на четыре, «Кроненкен» — на 31, «Карлок» — на 135, «Кронвикен» — на 530 часов. Отечественные пароходы — «Ангарстрой», «Трансбалт», «Перекоп», «Ильич» и другие — также были обработаны раньше срока в общей сложности на 350 часов.

По-прежнему остро стояла проблема со снабжением пароходов водой. Несмотря на то, что все они имели опреснители, воду брали с берега. Получение одной тонны дистиллята в судовых условиях сопровождалось расходом тонны дефицитного угля. «Отсутствие... водопровода для снабжения пароходов водой и водоналивных железных барж приводит к тому, что большое количество судочасов теряется на розыски воды».

Портовая электростанция в 1939 г. имела два генератора мощностью по 5 кВт, приводившиеся в действие двумя калоризаторными двигателями «Прогресс» мощностью 12 л. с. За год станция выработала 47 223 кВт·ч, из которых «потреблено на освещение 4 464, потреблено двигательной силой 38 095. На сторону не отпускалась». Ее двигатели в течение многих лет капитально не ремонтировались, один из генераторов также требовал серьезного технического обслуживания. Каркасно-засыпное здание электростанции площадью 49 кв. м к концу 1939 г. пришло в полную негодность. Его закрыла инспекция по охране труда. Теперь порт остался без электроэнергии.

Ввиду ее отсутствия механизировать грузовые работы стало невозможно. Полученные транспортер и ленточный конвейер предполагалось запустить к началу второго полугодия, но по указанным причинам они не действовали. Простой по вине собственной электростанции за год составили 523 чел.-дня. Городская станция в силу своей маломощности и перегруженности порту электроэнергии не отпускала [38, л. 18—21].

К концу 1939 г. трест «Камчатрыбстрой» построил на Кошке неподалеку от будущего холодильника здание новой электростанции. В нем намеревались установить дизель мощностью 180 л. с. [54, л. 13].

Ледокольные работы, которые для очистки фарватера ото льда следовало вести всю зиму, ввиду отсутствия портового ледокола выполняли зафрахтованные у АКО рыболовные траулеры. Их плановая продолжительность составляла 75 дней, фактически же из-за мягкой зимы они длились всего 25 дней. Это позволило порту сэкономить значительную сумму: так как стоимость одного траулера в сутки составляла 6 000 вместо ожидавшихся 450 000, АКОфлоту выплатили всего 150 460 руб.

Складское хозяйство традиционно считалось одним из самых «узких мест». Из-за острого дефицита помещений большая часть грузов хранилась вне складов на стеллажах под брезентами. Рядом с одноэтажными складами в центре порта, как мы знаем, находилась угольная площадка. Пыль с нее проникала в хранилища и загрязняла не только тару, но и груз. Особенно страдали продовольственные и промышленные товары. Перенести площадку в другое место можно было только при условии постройки специального угольного причала. В противном случае ее отделение от пирсов привело бы к дополнительному снижению и без того недостаточной пропускной способности порта.

Средний срок хранения в складах в 1939 г. составлял 15 суток и заметно превышал аналогичный прошлого года — 11,8 суток. Основной причиной этого по-прежнему оставался несвоевременный вывоз грузов клиентурой. Установленные штрафы не помогали, лишь повышая стоимость одной тонны груза.

Характеристика складов содержится в табл. 4.10 [38, л. 35].

Таблица 4.10

Показатель	Склад № 1	Склад № 2	Склад № 3
Год постройки	1930	1925	1936
Стоимость, руб.	109 564	46 178	179 946
Фундамент	Лиственничные стулья		
Стены	Покрыты волнистым железом		
Перекрытия	Деревянные		
Площадь, кв. м	1 208	1 362	1 071
Объем, куб. м	8 799	8 308	6 060
Полезная площадь, кв. м	975	1 075	820
Вместимость, т	1 950	2 150	1 640

На расстоянии четырех метров от складов проходила узкоколейка.

Для внутривозовых перевозок большую часть 1939 г. использовался гужевой транспорт. Расходы на его содержание (корм, подстилка, ковка лошадей) за год составили 29 980 руб., включая 6 000 на покупку одной лошади. В начале октября 1939 г. порт получил четыре трехтонных грузовика ЗИС-5 общей стоимостью 48 000 руб. До конца года они израсходовали топлива и смазки на 2 563 руб.

В 1939 г. порт обзавелся водолазной группой, которую на первых порах полностью укомплектовать не удалось. 4 июля 1939 г. были организованы пункты портового надзора на Микояновском, Усть-Камчатском и Крутого-ровском рыбокомбинатах.

Портофлот в середине 1939 г. насчитывал пять маломерных катеров. Они, несколько лет нормально не ремонтировавшиеся, к концу 1939 г. пришли в негодность. Фактически работали всего два суденышка. Их недостаток вынуждал порт арендовать плавсредства у других организаций, за что за год заплатили 21 260 руб., но благодаря этому простоев судов по вине портофлота почти не было. Отремонтировать свои катера порт не мог, так как здание его механической мастерской пришло в полную негодность. В начале 1939 г. его закрыла инспекция по охране труда.

Мастерская занимала каркасно-засыпное помещение площадью 28 кв. м, износившееся до такой степени, что часть его обвалилась. Его остатки разобрали, а оборудование перенесли в другое, также находившееся в предаварийном состоянии. Мастерская имела токарный и сверлильный станки, а также самодельное наждачное точило. Они были крайне изношены и требовали ремонта. Кроме механической мастерской, порт располагал небольшой кузницей на два горна. Катера ремонтировались в механических мастерских АКО и на судовой верфи. Последние в силу перегрузки другими заказами не могли своевременно производить требуемые работы.

В третьем квартале 1939 г. прибыли два катера с деревянными корпусами и дизелями по 50 и 60 л. с., а также стальной паровой буксир с машиной

мощностью 180 л. с. Последнее судно («Сахалинснаб»), получившее название «Норд-Ост», было особенно долгожданным: его мощность позволяла обслуживать самые большие пароходы и производить ледокольные работы. Однако оно после аварии на Сахалине имело поврежденный корпус и после прибытия встало в капитальный ремонт с докованием, окончание которого планировалось на середину 1940 г. Буксир обошелся порту с учетом ремонта и буксировки в Петропавловск в 440 тыс. руб.

О том, какую важную роль впоследствии играло это судно в обеспечении жизнедеятельности предприятия, свидетельствует приказ по АКО, увидевший свет 30 апреля 1941 г.: «За успешную работу команды парового буксира “Норд-Ост” по проведению ледокольной компании на СРВ по выводу тральщиков из дока, а также по прокладке канала от СРВ до ЖБФ, что дало возможность спуска тральщиков из дока и производства успешной выгрузки с парохода “Минск” жести для ЖБФ, тем самым сократив непроизводительные расходы и открыв нормальную навигацию раньше на 30—40 дней в Раковой губе, приказываю: 1. Премировать двухнедельным окладом команду “Норд-Оста” в составе: Глеза В. Ф. — капитан, Жураховский Б. Г. — старший помощник, Жуликов Б. Р. — старший механик, Мельников П. А. — помощник механика, Кононов А. И. — машинист, Царев П. — боцман, Хитрук С. И., Бежаев Г., Денисов А. — матросы 1-го класса, Острожный А. И., Замойский Т. М. — кочегары 1-го класса, Сенько П. — кок. 2. Начальнику порта Стукалину М. В. за инициативу и деятельное участие объявить благодарность» [55, л. 199].

Показатели работы моторного флота в 1938—1939 хозяйственном году приведены в табл. 4.11.

Название, мощность	Работа, ч		Таблица 4.11 Выполнение
	план	факт	плана, %
«МЮД», 25 л. с.	4 032	2 495	61,8
«Вест», 50 л. с.	4 032	1 870	46,3
«Норд», 50 л. с.	4 032	365	9,0
«Киров», 24 л. с.	4 032	1 460	34,7
«Зюйд», 50 л. с.	4 032	2 006	49,7
Всего:	20 160	8 196	40,3

Суммарный пробег катеров портофлота составил 9 250 миль. Все они были построены на Дальзаводе.

Безмоторный флот порта включал 15 единиц суммарной грузоподъемностью 580 т: девять кунгасов по 20 т, два понтона и две баржи по 50 т, две баржи по 100 т. Кунгасы были изношены: четыре требовали капитального ремонта, остальные — среднего. В серьезном ремонте нуждались и две стотонные баржи, а также оба понтона. Одна новая деревянная стотонная баржа вошла в эксплуатацию в августе 1939 г. Строившийся понтон грузо-

подъемностью 100 т к началу 1939 г. был готов на 70 %, но дальнейшие работы остановились из-за отсутствия средств [38, л. 1].

Несамоходный флот перевыполнил план, перевезя 185 765 т вместо положенных 170 920 т. Дополнительно за счет сдачи кунгасов в аренду городским организациям он заработал 249 985 руб. На двухгодичных курсах судоводителей от портового флота обучались И. К. Руденко, В. Т. Финашин, А. П. Серебренников и Е. С. Мельников. 20 мая 1939 г. трое из них успешно закончили курсы и вернулись на место работы.

Титульный список капитальных работ на 1939 г., пересоставлявшийся и уточнявшийся два раза, 15 июля 1939 г. утвердил начальник Отдела капитального строительства (ОКС) НКРП СССР Мальцев. В окончательном варианте он предусматривал:

- перестройку пирсов для их соединения (порт своими силами восстановил изношенный пирс № 1, но так как пригодного для строительства леса он не получил, то оставшиеся средства использовал на завершение других работ);

- строительство угольной площадки стоимостью 276 000 руб. (его должен был вести трест «Камчатрыбстрой», но из-за нехватки денег начатые работы законсервировали, остатки средств направили на другие объекты);

- благоустройство территории — асфальтирование и укладка новой узкоколейки (работы не закончились, так как цемент и асфальт своевременно не прибыли);

- сооружение водопровода на р. Поганке (также не был завершен, так как запроектированной суммы не хватило на приобретение труб);

- постройка 50-тонного понтона (к 1 октября 1939 г. он был готов на 75 %, окончание работ задерживалось из-за отсутствия леса) [38, л. 55].

Для обеспечения плана грузооборота в 1940 г. также требовалось:

- построить цех межрейсового ремонта для судов АКОфлота.

- пустить в эксплуатацию новую электростанцию мощностью 100 кВт, вокзал-гостиницу, баню-санпропускник, жилые дома общей площадью 3 200 кв. м, новую радиостанцию с жилым домом;

- купить для усиления портофлота четыре металлических понтона и четыре катера с моторами по 75 л. с., а также ледокол с машиной мощностью 500 л. с.;

- приобрести для механизации грузовых работ паровой гусеничный кран грузоподъемностью 15 т, способный перерабатывать тяжеловесные грузы. Эти «тяжеловесы» быстро выводили из строя деревянные плавсредства. Стоимость крана оценивалась в 23 тыс. руб. Ускорить работы должны были также десять передвижных транспортеров типа «Ленинец» и «Январец» длиной по 15 м и восемь пластинчатых транспортеров длиной по 20 м [38, л. 59].

К строительным работам предполагалось привлечь заключенных. Для этого планировалось подписать договор о поставке рабочей силы с могущественным ХабЛАГом.

Утвержденная на 1939 г. программа по строительству порта вновь оказалась не выполнена. Сооружение нового водопровода, пирсов, угольной площадки и покрытие территории асфальтом законсервировали, а средства с этих объектов передали на возведение жилья. Дополнительных причалов порт не получил, поэтому одновременная обработка двух пароходов возле берега вновь осталась неосуществленной мечтой. В целом за год объем выполненного капитального строительства составил 1 479 тыс. руб. [56, л. 23—32, 69].

Общественно-политическая жизнь в порту, по мнению политотдела АКО, оставляла желать лучшего. Интеллигенция (к которой были отнесены все служащие), слабо вела общественную работу и не проявляла особого рвения в изучении «Краткого курса истории ВКП(б)». Совсем недавно этот труд, авторство которого официальной пропагандой приписывалось самому И. В. Сталину, был опубликован в газетах. Так, из 150 служащих по собственной инициативе его изучал всего один. На трех платных лекциях по истории ВКП(б), проведенных в порту, из 150 чел. присутствовали всего 30. Городское собрание интеллигенции, прошедшее 28 апреля 1939 г., посетили лишь 12 представителей порта. Для вовлечения в общественную работу женщин был создан совет жен-общественниц. В 1939 г. он состоял из 5 чел. Председателем совета избрали домохозяйку Кукушкину.

В порту работала библиотека, книжный фонд которой составляли 9 973 книги, среди них 5 125 художественных и 1 706 технических, стоимостью 20 834 руб. Ее регулярно посещали 142 взрослых читателя и 114 детей, за 1939 г. побывавшие здесь 2 455 раз. Часть фонда рассредоточили по «передвижкам» — библиотечкам на судах АКОфлота. Здесь число читателей достигало 1 244 чел.

Кроме библиотеки удовлетворять культурные запросы работников порта был призван клуб. Он находился в непригодном холодном барачном помещении, переоборудованном из так называемого «морского вокзала», где построили сцену. Клуб к тому же часто использовался по своему прямому назначению — для размещения пассажиров. По последней причине два собрания по выдвижению кандидатов в депутаты местных Советов в декабре 1939 г. проводились на снегу под открытым небом. Тем не менее, при клубе имелся духовой оркестр, работали драматический кружок, струнный оркестр и курсы европейских танцев.

22 ноября 1939 г. В. И. Алексеева на должности начальника порта сменил «выдвиженец» М. В. Стукалин. Должности главного инженера и начальника планового отдела занимали Т. Ф. Макаров и С. А. Соколов.

Снятие В. И. Алексеева ускорил трехдневный массовый невыход на работу грузчиков, случившийся 15—17 октября 1939 г. Люди, несмотря на скверную холодную и дождливую погоду, не имели сапог. Их поддержал общественный инспектор труда Максимов, сказавший, чтобы они расходились домой. Расследование показало, что эти самые отсутствующие сапоги явились лишь каплей, переполнившей чашу терпения. Корни недовольства лежали в плохом управлении предприятием и потере его руководителями авторитета среди портовиков. В его адрес грузчики говорили: «Вы вражескую работу продолжаете, стараетесь, чтобы народ простудился и заболел». Один комсомольский работник возмущался: «Грузчик работает в галошах, как можно допустить до такого состояния, ведь товарищ Сталин учит нас исключительно бережно относиться к людям!» [56а].

В декабре 1939 г. Главвостокрыбпром разработал проект титульного списка капитальных работ по Петропавловскому порту на 1940 г. Он предусматривал затрату 4 180 тыс. руб., распределявшихся следующим образом [36, л. 67]:

- на строительство — 3 055,6;
- на развитие портового флота — 610;
- на расширение жилищно-коммунального хозяйства — 475.

Одновременно порт получил приказ НКРП СССР № 649 от 21 октября 1939 г. «Об улучшении погрузо-разгрузочных операций и использования транспортного флота на Дальнем Востоке», подписанный замнаркома И. Богаевым. В соответствии с ним порт должен был начать в 1940 г. строительство следующих сооружений:

- деревянного причала на Озерновской косе стоимостью 1 575 тыс. руб.;
- складов из гофрированного железа площадью 6 000 кв. м, оценивавшихся в 1 200 тыс. руб.;
- четырех деревянных домов.

Кроме этого, следовало закончить ремонт существовавших пирсов, расширить угольную площадку для хранения на ней 20 000 т топлива, оборудовать порт механизацией (ленточными и пластинчатыми транспортерами), приобрести 14 кунгасов грузоподъемностью 30 т и четыре деревянных пятидесятитонных баржи.

Порт, пересмотрев проект приведенного выше титульного списка, разработал собственный перечень капитальных затрат, включавший завершение работ, начатых в 1939 г., и содержавшихся в приказе № 649. Этот уточненный перечень включал:

- постройку морского вокзала-гостиницы стоимостью 1 684 тыс. руб.;
- модернизацию пирсов — 400 тыс. руб.;
- достройку электростанции и прокладку наружной электрической сети общей стоимостью 370 тыс. руб.;

- благоустройство территории на сумму 717,64 тыс. руб.;
- устройство водопровода за 359,2 тыс. руб.;
- постройку цеха межрейсового ремонта (300 тыс. руб.) и достройку угольной площадки (349,24 тыс. руб.).

В соответствии с приказом № 649, местом размещения угольной площадки определялся м. Сигнальный. Но так как там стоял авиационный ангар, ее решили перенести под Никольскую сопку.

Кроме названных работ, в 1940 г. следовало завершить ограждение территории, начатое в 1939 г., организовать ветеринарный пункт для осмотра и обработки прибывавшего на полуостров скота.

Службы порта размещались в так называемой «конторе», восемь комнат которой имели площадь всего 180 кв. м. Отделы снабжения, вспомогательного флота и капитан порта ютились в пристройке, занимавшей 14 кв. м. Администрация предприятия просила утвердить проект надстройки второго этажа, стоимость которой определялась в 110 тыс. руб. Под отдельный «Дом капитана порта» предлагалось использовать построенное в 1936 г. на перешейке между мысом Сигнальным и Никольской сопкой здание водной станции областного комитета профсоюза рыбаков. Выше этого здания стояла парашютная вышка городского парка культуры и отдыха, ниже располагалась небольшая пристань водного парка. Взамен его порт обязался построить профсоюзам аналогичное здание в другом месте.

Для модернизации радиостанции, носившей название «Силовая», выделялись 561 тыс. руб. Работы на ней активизировались после того, как 22 ноября 1939 г. порт получил от Управления связи письмо с актом инспекции связи, требовавшим ее закрытия. Новую радиостанцию предлагалось перенести к устью р. Авачи, там же планировалось построить жилой дом для ее работников стоимостью 280 тыс. руб.

Имевшиеся в порту четыре грузовых автомашины из-за отсутствия гаража хранились под открытым небом. Небольшой гараж в порту был, но он вмещал только одну пожарную машину. В 1940 г. порт ожидал поступления еще четырех автомобилей, поэтому в титульный список внесли ангар на восемь мест стоимостью 820 тыс. руб.

Для повышения оперативности работы служб порта, своевременного оповещения пассажиров и обеспечения безопасности мореплавания требовалось устроить радиоузел, установить штормосигнальную вышку для наблюдения за акваторией и поставить при входе в Авачинскую губу два маяка с секторным освещением.

Общая стоимость переоснащения порта оценивалась в 8 220,19 тыс. руб. Окончательную сумму капиталовложений можно было определить только после выяснения возможности снабжения стройки материалами и рабочими руками.

Естественно, что такую грандиозную работу имевшимися силами и средствами за 1940 г. выполнить было невозможно. Часть перечисленных крупных объектов следовало завершить в 1941 г. Значительный объем работ предполагалось сдать в подряд «мощной строительной организации». Ею являлся ХабЛАГ, располагавший дноуглубительным снарядом, годовая аренда которого обошлась бы АКО в 9 176 тыс. руб. В течение года снаряд должен был поднять со дна Авачинской губы более 1,5 млн куб. м грунта. Только в Ковше его требовалось вынуть 147 тыс. куб. м.

Портовый флот в 1940 г. мог рассчитывать на приобретение нескольких металлических понтонов, стотонной железной баржи и разъездного катера капитана порта, для которого уже было заготовлено название — «Шторм». Общая стоимость плавсредств составила 676 тыс. руб. Голубой мечтой портовиков оставался собственный ледокол. Стоимость такого судна с машиной в 500—700 л. с. определялась в 2,5—3,0 млн руб., но в титульный список она не вошла.

Столь существенное расширение хозяйства порта требовало как минимум удвоения численности работавших в нем. Как известно, одной из главнейших проблем, препятствовавшей привлечению сюда рабочей силы, были плохие жилищные и бытовые условия. К их улучшению должны были привести окончание строительства двенадцатиквартирного дома из сруба, доставленного с Сахалина. Его возводил Камчатрыбстрой, обещавший закончить работы в марте 1940 г. Кроме него в 1940 г. собирались строить два дома площадью по 400 кв. м, два каркасно-засыпных барака для грузчиков и новую баню-душевую.

Для строительства вокзала-гостиницы и цеха межрейсового ремонта требовалось одновременно начать сооружение двух временных пирсов на сваях: первого длиной 75—80, второго — 40, а также набережной длиной 345 м с производством дноуглубления в районе ее расположения. Общая стоимость этих работ оценивалась в 5 857 тыс. руб.

Таковы были планы. А вот реальное состояние предприятия в 1940 г., описанное М. В. Стукалиным: «Все операции с грузом сосредоточены почти полностью в пределах “Петропавловского Ковша”, который и является единственным оборудованным причальными устройствами... Исключение составляют лишь нефтяные грузы, сливаемые с судов, останавливающихся на рейде бухты Сероглазка, в цистерны, расположенные на склоне ее берега. Кроме того, часть судов большого тоннажа, которые по своим осадкам не могут [быть] приняты к причалу Ковша, разгружаются на внешнем рейде либо у самого порта, либо [в] одной из бухт.

Складское хозяйство существующего порта не отвечает его грузообороту... Самым узким местом в работе порта является острейший дефицит в складских помещениях. Большая часть грузов в порту находится вне

складов на стеллажах под брезентами, загромождая и без того незначительную территорию порта и мешая проезду автомашин. Кроме того, рядом с грузовыми складами в центре порта находится угольный бункер. Угольная пыль проникает в склады и грязнит не только тару, но и самый груз...

Территория порта замощена только у складов вдоль декавильных путей, в остальной части мощения нет. Из прочих хозяйственных предприятий следует отметить, что ни одного предприятия, действительно соответствующего нуждам порта, в настоящее время не имеется... Даже имеющееся здание конторы управления порта совершенно не удовлетворяет по своим малым размерам потребностям сегодняшнего дня.

Из гидротехнических сооружений в порту имеется только деревянная свайная эстакада бывшего пирса № 1 и пирса № 2 с площадью грузовой площадки 12 на 21 м и выносом в Ковш на 40 м от берега до глубины 7,0 м... Механизации в порту никакой не существует, если не считать изношенно-го на 80—85 % декавильного пути с вагонетками...

За время всего существования Петропавловского порта вышестоящие организации вопросам увеличения пропускной способности внимания не уделяли, следствием чего способ переработки грузов оставался и на 1940 г. такой же, какой был и к началу его организации, то есть вся обработка происходит за счет мускульной рабочей силы. Порт вынужден был за все истекшее время, в том числе и 1940 год, работать прежними способами при возрастающем грузообороте с каждым годом... Жилплощадь порт полностью не обеспечен» [57, л. 258—259].

План грузооборота на 1940 г., утвержденный 11 мая 1940 г., равнялся 360,8 тыс. т (без 55 800 т бункера). Его выполнение составило 242,1 тыс. т, то есть 67,1 %. Основной причиной невыполнения стал недозавоз в Петропавловск грузов (напомним, что с конца 1930-х гг. их значительная часть стала направляться из Владивостока непосредственно на побережье). А вот количество пассажиров заметно превысило расчетное: 57 400 чел. против 41 000. Грузооборот порта в первом квартале 1940 г. характеризуют следующие цифры (табл. 4.12) [58, л. 1—12].

Водой пароходы могли снабжаться, только стоя возле пирса от колонок, находившихся на главной городской магистрали. Зимой 1939—1940 гг. в Ковше стояли суда со «спецконтингентом», то есть с заключенными, ежедневно получавшие воду с пирса. Остальные пароходы были вынуждены принимать ее по 40—50 т по очереди от колонки на ул. Ленинской. Для этого от колонки по дороге и берегу, а также через замерзшую акваторию порта к судам прокладывали приемные шланги.

Такое состояние водоснабжения приводило к тому, что на заправку пароходов перед отправкой их в рейс иногда требовалось трое-четверо суток. Так, пароход АКОфлота «Ительмен» из-за невозможности получения

воды в Ковше заправлялся «путем ручной подачи» из ручья в Сероглазке, находившегося в часе плавания от порта [59, л. 241].

Таблица 4.12

Месяц	Приход		Отход	
	судно	груз, т	судно	груз, т
Январь	«Шатурстрой»	3 421,0	«Игельмен»	2 680,8
	«Смольный»	1 232,3	«Сахалин»	8,8
Февраль			«Смольный»	14,5
	«Волга»	175,8	«Смольный»	157,6
	«Смольный»	1 563,9	«Чапаев»	955,9
Март	«Ашхабад»	5 204,2		
	«Хабаровск»	1 629,6	«Хабаровск»	1 490,0
	«Ванцетти»	2 320,5	«Уралмаш»	51,9
	«Меньжинский»	2 855,4	«Меньжинский»	83,0
	«Сахалин»	1 547,2	«Сахалин»	68,4
	«Шатурстрой»	5 092,1		
	«Сахалин»	1 226,1		
Всего:	11 судов	26 268,1	9 судов	5 510,9

Несамоходный флот порта в 1940 г. имел общую грузоподъемность 680 при потребности не менее 1 000 т. Узкоколейку обслуживали уже восемь вагонеток, часто стоявшие из-за поломки дефицитных шарикоподшипников.

Как и в прежние годы, пароходы с грузами подходили неравномерно. За январь — апрель 1940 г. они доставили 26 268, в то время как в июле и августе 1940 г. — 76 740 т, чрезмерно нагрузив рабочих. Имевшиеся грузчики (в среднем 150 чел.), как и много лет назад, могли обрабатывать только четыре трюма одного парохода.

Стоимость одних суток стоянки у пирса, складывавшаяся из затрат на амортизацию, текущий ремонт, уборку и освещение, в 1939—1940 хозяйственном году составляла 196 руб. 61 коп. [60, л. 20].

Текучесть рабочей силы в 1939—1940 хозяйственном году характеризовалась следующими цифрами: за 12 месяцев на работу приняли 501, а уволили 350 чел., из них за прогулы — 146, за пьянство — 7. В РККА призвали 14 портовиков [61, л. 64].

Ряды портовиков регулярно пополняли демобилизованные воины. В начале 1940 г. горисполком на основании постановления СНК СССР решил выплатить пособие «на хозяйственное обзаведение» 39 бывшим красноармейцам. Каждому из них полагались 1 500 руб., причем в первый год работы — 500 руб. В их число попали Я. С. Резников, С. С. Майдулин, Н. Х. Гельмумен, Г. Н. Карпов, А. И. Романов, Г. Я. Корышкин, И. Я. Мековкин, И. Я. Журин, К. П. Ермаков, Е. В. Евдокимов, И. Г. Волков, Я. В. Кулагин, А. Шадулин, Е. М. Чижков, В. Е. Боженов, В. К. Васильченко, П. Ф. Тершенюк и другие. Бывшим младшим командирам М. М. Куркаеву, П. Ф. Поделяко и Ю. Х. Девмаканову выделялись по 2 500 руб. [62, л. 7].

7 марта 1940 г. горисполком, учитывая непрерывный рост населения города, принял постановление «О расширении ясельной сети по Петропавловскому горрайону». Оно обязывало все предприятия и организации, имевшие ведомственные детские учреждения, «добавить в них коек». М. В. Стукалину следовало сделать это к 1 апреля. Ясли порта размещались в принадлежащем порту доме на ул. Ленинской, 81. Эту работу горисполком возложил на Горздрав, которому Горкомхоз должен был передать здание на ул. Красинцев, 2. Жильцов этого дома до 10 апреля 1940 г. следовало переселить в бывшие ясли на ул. Ленинской [63, л. 31, 42].

Во второй половине года текучесть кадров несколько сократилась. Этому способствовал Указ Президиума Верховного Совета СССР «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений», опубликованный 26 июня 1940 г. В соответствии с ним, лица, самовольно покинувшие место работы на государственных, кооперативных и общественных предприятиях, предавались суду, по приговору которого могли быть подвергнуты тюремному заключению на срок от двух до четырех месяцев. Отныне увольнения за прогулы без уважительных причин отменялись, а вместо них вводились исправительно-трудовые работы по месту основной занятости сроком до шести месяцев с удержанием 25 % заработка. Народные суды должны были рассматривать дела о наказаниях в двухнедельный срок и немедленно приводить приговоры по ним в исполнение.

В октябре 1940 г. в порту насчитывалось одиннадцать бригад грузчиков. Их возглавляли бригадиры Кораблев, Бобков, Павловский, Шиянов, Федоров, Немчинов, Башкиров, Дуженкин, Беянин, Уральцев, Евдокимов. Среди работников почетное звание стахановцев носили 54, ударников — 115 чел. Лучшими производственниками среди них считались бригадир Шиянов, грузчики Марков, Цехмистренко, старший механик парового буксира Жуликов, моторист катера Григорьев, радист Николкин.

Ряд особо зарекомендовавших себя работников повысили в должности. «Выдвиженцами», кроме М. В. Стукалина, стали стивидор Кайгородов, бывший грузчик, «выросший» до начальника погрузо-разгрузочного отдела, маляр Кононенко, выдвинутый на должность заведующего отделом кадров, грузчик Бондаренко, ставший заместителем начальника погрузо-разгрузочного отдела, моторист Жуликов, назначенный старшим механиком, бригадир грузчиков Воложанин, повышенный до стивидора. Освободившиеся должности бригадиров заняли грузчики Федоров и Павловский.

Водолазный цех в 1939—1940 хозяйственном году имел водолаза-инструктора и двух водолазов. Суточный рацион «специпитания по вредности» водолазов включал 0,5 л молока, 100 г сливочного масла, 50 г шоколада, 200 г компота и 100 г спирта. В год на него расходовались 4 561 руб. Общая

численность работников порта к концу 1940 г. достигла 763 чел. [38, л. 31, 45—46; 60, л. 3—4, 12].

Вот несколько характеристик портовиков, содержавшихся в политдонесениях о работе порта с мая 1939 г. по октябрь 1940 г.: «Мельников — механик на буксире. В тяжелых зимних условиях во время ремонта показал исключительный образ коммуниста, вел за собой всю беспартийную массу на быстрейшее окончание ремонта.

Воробьев — моторист на катере, за девять лет не имел ни одной аварии, пример для других товарищей.

Воскобоев — демобилизованный красноармеец, кандидат ВКП(б), работает грузчиком. Имеет большой авторитет среди бригады, его тактичность и вежливость служат примером для всех.

Шанько — старшина катера с 1934 г., [не имеет] ни одной аварии, несколько раз премировался. В трудных условиях работы в зимнее время посылался с заданием на западный берег в феврале 1936 г., за что был премирован наркомом Микояном» [38, л. 60].

«Выдвижение» кроме политической благонадежности и наличия соответствующих деловых качеств подразумевало предварительное повышение квалификации. По различным причинам техническая учеба в 1938 и 1939 гг. не проводилась. В результате число желающих заниматься на различных курсах достигло 400, в то время как планы руководства дальневосточной рыбной промышленности предусматривали обучение всего 223 чел. Учитывая «многочисленные просьбы трудящихся», политотдел порта обратился в обком ВКП(б) с просьбой увеличить число учебных мест в 1940 г. до 390. Для проведения занятий отремонтировали и подготовили помещение, в котором можно было одновременно обучать 27 старшин катеров и 23 моториста. Удовлетворение жажды знаний сопровождалось высокой посещаемостью занятий: с октября по декабрь 1940 г. она составила 91 %.

С 14 ноября 1940 г. при управлении порта заработала аттестационная комиссия под председательством Стукалина в составе временно исполняющего дела начальника АКО флота Матусевича, помощника управляющего АКО по кадрам Данилина, главного механика и главного капитана промыслового флота АКО Альфонского и Микиртичева, главного инженера порта Макарова.

Помимо повышения специальных знаний велась и борьба с элементарной неграмотностью. Среди портовской молодежи допризывного возраста, которой насчитывала 94 чел., имелись трое совершенно неграмотных и 45 чел. с образованием не выше четырех классов. Специальная «комиссия содействия призыву» проверила знания каждого призывника и разделила их на шесть групп в соответствии с полученными результатами. Группа из пяти «культармейцев», включавшая грамотных комсомольцев, зани-

малась с малограмотными через день. «Имеем затруднения с помещениями, тетрадами, бумагой. Все имеющиеся бумажные обрезки используем. В части помещения имеем договоренность в горно: по окончании зачетов в школе нам будет предоставлен один класс», — докладывал политотдел порта руководству АКО о ходе этой учебы.

К концу 1930-х гг. стало ясно, что избежать большой европейской войны не удастся. Политическая обстановка на Дальнем Востоке также была напряжена: японская военщина уже неоднократно проверяла прочность границ СССР. В связи с этим значительное внимание в стране уделялось развитию так называемой «оборонной работы». В начале 1940 г. в порту в Осоавиахиме состояли 113 чел., причем только за 1939 г. в его ряды вступили 60 портовиков. Этих людей разделили на несколько команд: пожарную, наблюдения и связи, медико-санитарную, химическую и прочие. Правда, из-за того, что их члены в течение суток работали в разные смены, посещаемость тренировок и занятий не превышала 50 %. Популярными массовыми оборонно-спортивными мероприятиями стали кроссы и походы. Так, летом 1940 г. в кроссе «Имени тов. Шверника» участвовали 36, а в десятикилометровом походе в противогазах — 83 чел.

Молодежь порта организовала футбольную и волейбольную команды. Летом 1940 г. первая из них провела девять встреч с командами судоверфи и другими организациями, причем три из них выиграла, а в четырех сыграла вничью. Волейбольная команда выступала дважды, проиграв один матч.

В 1940 г. в рамках разработки предложений по развитию портового хозяйства АКО до 1947 г. М. В. Стукалин предварительно оценил возможное развитие грузооборота в Камчатской области. Его расчеты показали, что грузо- и пассажиропотоки через Петропавловск в 1947 г. могут составить до 610 000 т и 71 000 чел. соответственно (табл. 4.13) [57, л. 263].

Таблица 4.13

Год	Ввоз, т	Вывоз, т	Итого, т	Пассажиров
1941	286 800	74 000	360 800	50 000
1942	345 700	88 880	434 500	55 000
1943	414 500	95 000	508 500	62 000
1944	422 500	99 500	522 000	65 000
1945	427 500	110 500	538 000	68 000
1946	443 000	121 000	564 000	70 000
1947	482 000	128 000	610 000	71 000

Обеспечить их можно было только созданием современного порта. Перспективный план его строительства, составленный с учетом проекта, разработанного еще комплексной экспедицией НКПП СССР в 1936 г., предусматривал две очереди общей стоимостью, ориентировочно составлявшую громадную сумму — 123 286 тыс. руб.

Первую очередь планировалось завершить в течение 1940—1942 гг. Работы сметной стоимостью 27 132 тыс. руб. заключались в выполнении:

— угольной базы на м. Сигнальном: а) ряжевого причала глубиной 8,6, длиной 80 м, б) дамбы к берегу, в) благоустройстве территории;

— механизации грузовых работ: а) установке четырех гусеничных и грейферных кранов, б) стационарных и передвижных ленточных транспортеров для угля длиной 500 и 185 м, в) транспортеров длиной 100 м, г) плавучего углеперегрузателя грузоподъемностью 1 000 т;

— сооружений на Озерновской косе: а) ряжевого причала глубиной 8,6, длиной 150 м, б) двух дамб длиной по 66 м, в) складов площадью 4 350 кв. м, г) механизма лесотаска, д) благоустройства и укрепления берега;

— построек в Ковше: а) пирса глубиной 8,6, длиной 150 м, б) благоустройстве территории и укреплении берега с его засыпкой, в) строительстве электростанции мощностью 170 кВт и цеха межрейсового ремонта судов, г) достройки существующей угольной площадки, д) надстройки второго этажа конторы порта, ж) строительстве морвокзала-гостиницы, двухэтажного 16-квартирного дома, санпропускника с душевой и прачечной, радиостанции, газоубежища на 600 чел. и двух маяков при входе в бухту.

Все эти сооружения требовали затрат 14 400 тыс. руб.

На приобретение флота и механизмов следовало израсходовать еще 6 532 тыс. руб. В их число входили: четыре баржи по 100 т, водоналивная баржа в 200 т, три понтона по 100 т, десять грузовых кунгасов по 20 т, три буксира мощностью от 70 до 120 л. с., ледокол мощностью 1 000 л. с., плавкран грузоподъемностью 50 т, электротягачи, два гусеничных паровых крана грузоподъемностью по 6,4 и 15 т и электротранспортеры.

Строительство второй очереди должно было продолжаться с 1942 по 1947 гг. Вторую очередь составляли четыре железобетонных причала и пассажирская пристань в Ковше, два железобетонных причала на м. Сигнальном, склады, рефулирование, укрепление берега, два защитных мола, три железобетонных причала в Сероглазке, там же три мола и плавучие боны. Все это стоило 96 154 тыс. руб. [57, л. 266].

Долгожданная реализация намеченных ранее планов по созданию современного порта началась, как это ни странно, внезапно! Как гласит официальный документ, «строительство по Петропавловскому порту для АКО оказалось тоже неожиданным, и о нем узнали без предварительной информации, лишь из сообщенного по радио постановления Экономсовета при Совнаркоме СССР в марте месяце 1940 г., то есть почти через полгода после начала хозяйственного года. Одновременно с этим в полном объеме поступили средства для этого строительства» [59, л. 260].

Но недостаток гидротехнического леса, который не смогли доставить из Усть-Камчатска, не позволил начать строительство пирса и общежития

порта, отсутствие асфальта не дало возможность заасфальтировать территорию складов. Строительству угольной площадки и благоустройству территории порта мешало переполнение грузами. Водопровод не строился из-за того, что его проект, разработанный АКО в 1938 г., устарел в связи с начавшимся строительством дороги к судоремонтной верфи и здания облистполкома. В связи с этим возникла необходимость изменения его трассы и неправильно спроектированной деревянной плотины. Внесение в проект указанных изменений требовало повторной съемки местности, а специалисты для этого отсутствовали, что задержало выпуск проекта. Сооружение водопровода задерживалось и недостатком у АКО материалов [59, л. 261].

В 1940 г. трест «Камчатрыбстрой» забил в основание будущего здания холодильника две пробных железобетонных сваи квадратного сечения со стороной 36 см и длиной 15 м. «Погружение свай шло плавно, без скачков, разрушения не отмечено». Забивали их деревянным копром с высотой стрелы 16 м и паровой бабой весом 5 т, снабжавшейся, правда, не паром, а сжатым воздухом от компрессора давлением 4 атмосферы. Тяжелая баба поднималась на высоту 11,5 м и с нее обрушивалась на торец сваи. Из-за недостатка высоты стрелы копра под него пришлось устанавливать подкладку высотой 1,2 м, а под сваи копать шурф глубиной 2,5 м [54, л. 13].

В преддверии начинавшегося строительства 20 мая 1940 г. порту отвели земельный участок в районе Халактырского сельсовета между реками Островная и Вахиль под размещение кирпичного завода. Тогда же городские власти разрешили предприятию использовать покосы в районе Большой Саранной, где можно было заготовить более 50 т сена за сезон [64, л. 25].

Осенью 1940 г. Петропавловск готовился отмечать свой двухвековой юбилей. К этой дате приводились в порядок имевшиеся в городе исторические памятники. Стоявшую на портовской Кошке «Славу», учитывая начинавшееся строительство холодильника, решили перенести на новое место — в парк культуры и отдыха на Никольской сопке «на указанное Горкомхозом место» [65, л. 20]. Здесь он стоит и поныне.

Выполнение плана грузооборота за истекший 1939—1940 хозяйственный год (план 360 800 т) составило 242 100 т, то есть 67,1 %. При этом себестоимость одной тонны обработанного груза выросла на 27,4 %, достигнув 35,41 руб. Фактическая численность работающих составила 756 при плановой 992 чел. При этом «основной контингент рабочих в порту здоровый, нет ни одного случая, чтобы бригады выполняли нормы выработки ниже 100 %». Главной же причиной невыполнения плана назывался недозавоз грузов. Простой грузчиков составили 5 592 чел.-дня, причем их львиная доля (75 %) была вызвана метеопричинами.

Убытки порта за год составили 1 027 163 руб. и были вызваны простоя-

ми пароходов и расходами, «не давшими результатов». В число последних входил названный выше кирпичный завод.

План капитального строительства был выполнен лишь на 48,4 %: из отпущенной суммы 2 982 тыс. руб. освоить удалось всего 1 457. Стоимость его основных объектов, тыс. руб., характеризует табл. 4.14.

Таблица 4.14

Объекты	Стоимость	Выполнение	% выполнения
Пирс	320,0	34,0	10,6
Водопровод	300,0	—	—
Угольная площадка	100,0	—	—
Асфальтирование	80,0	—	—
Контора капитана порта	116,0	117,0	100,8
38-комнатный дом	53,8	—	—
12-квартирный дом	600,4	594,0	98,9
Общежития	500,0	—	—
Приобретение флота	184,0	176,0	95,6
Оборудование	402,0	215,0	53,5
Благоустройство	23,2	6,0	25,9
Понтон	44,0	26,0	59,0
Ограждение территории	62,0	45,0	72,6
Наружная электросеть	12,0	13,0	108,0

Строительство велось хозяйственным и подрядным способом. Подрядчиком являлся АКОстрой, в план которого включались один жилой дом, пирс и общежитие общей стоимостью 1 420,4 тыс. руб. Остальные средства должен был освоить сам порт. Причинами невыполнения этой программы стали нехватка леса и несвоевременная подготовка документации.

В итоге деятельность порта за 1939—1940 хозяйственный год признавалась неудовлетворительной [66, л. 12, 15].

В целом в течение первых восьми лет пребывания порта в составе АКО принципиальных изменений в его хозяйстве не произошло. Несмотря на новое название «рыбный», таковым по существу он не являлся, так как не имел каких-либо специализированных рыбообрабатывающих предприятий и не являлся базой для судов активного морского лова, которые на Камчатке появились лишь к концу 1930-х гг. в весьма ограниченном количестве. Порт продолжал выполнять функции перевалочной базы и базы снабжения транспортных судов. Он развивался экстенсивно: вместе с ростом грузооборота и количеством заходивших судов увеличивались численность работавших «плечевым способом» грузчиков и маломощных рейдовых плавсредств. Складская база и причальные сооружения практически не расширялись, средства для механизации грузовых работ появились лишь в 1941 г.

За рассмотренный период были предложены несколько вариантов модернизации порта: первым из них стал проект, разработанный Дальводстроем в 1934 г., вторым — генеральный план, подготовленный в 1936 г.

ККЭ НКПП СССР, предусматривавший создание современного порта уже в 1938 г. Все эти капитальные проекты не были реализованы в плановые сроки. Работы велись преимущественно «хозяйственным способом», то есть силами самого предприятия, причем материалов, оборудования и рабочих рук для этого катастрофически не хватало.

В 1940 г. средства, выделенные на модернизацию, полностью освоить не удалось. Начатые работы планировали завершить в течение 1941 г. В начале 1941 г. по решению правительства строительство холодильника было приостановлено. 29 января 1941 г. НКРП СССР решил «возбудить ходатайство в Правительство о консервации строительства». За счет неотработанного аванса Камчатрыбстрой должен был завершить перенос памятника «Слава» с Кошки на новое место, закончить строительство склада для оборудования и парилки, забить четыре сваи «на предмет определения длины таковых». После этого Камчатрыбстрою следовало освободить всю площадь Кошки от материалов и механизмов и передать ее АКО [67, л. 102].

31 января 1941 г. приказом начальника АКО в порту был реорганизован отдел капитального строительства. Теперь на него возлагались обязанности по собственному строительству и капитальному ремонту сооружений, а также надзор за работой подрядчиков. Штат отдела устанавливался из 27 чел.: начальника, прораба-строителя, десятника и 24 рабочих [68, л. 166].

Продолжались поиски путей оптимизации грузовых работ. С 19 марта 1941 г. грузчиков вместо двух смен разделили на три с расчетом полного использования времени суток. Однако ожидаемого эффекта достигнуть не удалось: не имея достаточного количества рабочей силы, порт дополнительно уменьшил производительность труда, распылив людей. Уже 5 апреля 1941 г. управление АКО распорядилось отменить новшество как непродуманное, объявив начальнику порта выговор, и с 10 апреля погрузо-разгрузочный отдел вновь перешел на двухсменную работу, увеличив численность бригад грузчиков. Но спустя месяц в ситуацию вмешался наркомат: с 14 мая 1941 г. порт вновь переводился на трехсменный режим работы с «непрерывным производством с восьмичасовым рабочим днем» [69, л. 94; 70, л. 160].

22 марта 1941 г. НКРП СССР утвердил новый устав Петропавловского морского рыбного порта. Предприятие с уставным фондом в размере 7 476 681 руб. 95 коп. подчинялось АКО. Государственную регистрацию оно прошло 8 апреля 1941 г. «Петропавловский-на-Камчатке морской рыбный порт 2-го разряда организован на основании постановления СНК СССР от 10.04.1933 г. № 724/136... Границы территории и акватории Петропавловского-на-Камчатке порта определяются: “Авачинская бухта” с прилегающими к ней “Раковой” и “Тарьинской”, в соответствии со статьями 9-11 “Положения о землях, предоставленных транспорту” (постановление СНК СССР...). Может иметь приписные пункты, перечень которых устанавли-

вается НКРП... Во главе стоит начальник порта, утверждаемый НКРП» [52, л. 1—3].

В середине июня 1941 г. было решено начать долгожданную реконструкцию центральной и портовой радиостанций. Уже к 1 августа 1941 г. АКОпроекту следовало завершить изыскательские и проектные работы первой очереди. Они включали: сооружение высоковольтной линии от судоверфи до передающего пункта и перепланировку его здания, постройку трансляционных линий, электростанции и двух четырехквартирных жилых домов, монтаж оборудования, установку антенных мачт. Все это следовало завершить до 1 января 1942 г. Работы второй очереди должны были закончиться к 1 мая 1942 г. [70, л. 70—71].

Но здесь в ход событий вмешалась разразившаяся Великая Отечественная война...

ИСТОЧНИКИ

1. **Камчатская правда.** Комплект за 1933 г.
2. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 25.
3. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 5.
4. Там же, д. 9.
5. Там же, ф. 166, оп. 1, д. 16а.
6. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 283.
7. Там же, ф. 2, оп. 2, д. 21.
8. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 10.
9. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 7.
10. Там же, д. 45.
11. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 12.
12. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 18.
13. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 49.
14. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 29.
15. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 57.
16. Там же, ф. 166, оп. 1, д. 17.
17. Там же, д. 24.
18. **Камчатский моряк.** Орган политотдела Петропавловского порта и морского транспорта АКО — 1935. — 23 октября.
19. **Камчатская правда.** Комплект за 1935 г.
20. **Пустовит В. П.** Отравление 7 ноября / Вести. — 2000. — 8 ноября.
21. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 103.
22. **Камчатская правда.** Комплект за 1936 г.
23. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 112.
24. Исторические этапы развития флота рыбной промышленности и отрасли (1896—1996 гг.) / Под ред. В. Ф. Корельского. — СПб., 1996. — 199 с.
25. **ГАКО**, ф. 541, оп. 1, д. 89.
26. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 73.

27. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 101.
28. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 55.
29. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 3, д. 1.
30. **ГАКО**, ф. 88. оп. 1а, д. 2.
31. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 72.
32. Там же, д. 62.
33. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 126.
34. Там же, оп. 3, д. 3.
35. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 68.
36. Там же, д. 69.
37. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 76.
38. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 251.
39. **Камчатская правда**. Комплект за 1938 г.
40. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 225.
41. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 85.
42. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 37.
43. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 87.
44. Там же, д. 90.
45. Там же, ф. 541, оп. 1, д. 51.
46. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 44.
47. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 91.
48. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 36.
49. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 270.
50. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 47.
51. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 93.
52. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 39.
53. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 100.
54. Там же, д. 97.
55. Там же, ф. 367, оп. 1, д. 3.
56. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 46.

56а. **Пустовит В. П.** Чему учил товарищ Сталин // Курьер Камчатки. — 2003. — № 22.

57. **ГАКО**, ф. 67, оп. 1, д. 7.
58. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 41.
59. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 316.
60. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 43.
61. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 316.
62. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 18.
63. Там же, д. 20.
64. Там же, д. 22.
65. Там же, д. 26.
66. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 48.
67. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 124.
68. Там же, д. 103.
69. Там же, д. 115.
70. Там же, д. 116.

ГЛАВА 5. «МЫ ВСЕ С СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ СЧИТАЕМ СЕБЯ МОБИЛИЗОВАННЫМИ»

(Порт Акционерного Камчатского общества в годы Великой Отечественной и советско-японской войн. 1941—1945 гг.)

С началом войны хозяйственная значимость Камчатки в жизни страны резко выросла. Это было связано с тем, что 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. Его доля в рыбном балансе страны поднялась с 6,9 до 17,8 %, то есть в 2,6 раза. Характер перераспределения добычи рыбы и морского зверя в 1940—1945 гг. по основным промысловым бассейнам СССР, тыс. ц, отражен в табл. 5.1. Величины бассейновых уловов приняты по сведениям, опубликованным в источнике [1, с. 122], уловов на Камчатке — по данным Главкамчатрыбпрома.

Таблица 5.1

Бассейны	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Северный	2 178	1 555	276	645	977	955
Балтийский	25	5,7	1,5	1,4	3,2	14,9
Каспийский	3 516	3 964	3 408	3 978	3 453	3 240
Азово-Черноморский	2 318	1 859	546	551	1 098	1 233
Дальневосточный	3 218	2 919	3 208	4 005	3 962	3 137
Всего:	11 543	10 354	7 543	9 152	9 522	8 709
Камчатка	799	1 070,6	1 162,8	1 604,5	1 692,3	1 551,2
Камчатка, %	6,9	10,3	15,6	17,5	17,8	17,8

Порты названных выше морей оказались полностью или частично блокированы противником. Поэтому большая часть союзнической помощи, доставлявшейся в СССР морским транспортом, была переориентирована на дальневосточные порты, в число которых входили Владивосток, Находка, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Магадан (бухта Нагаева) и Петропавловск-Камчатский.

Главную роль среди последних играл Владивосток, располагавший четырьмя десятками капитальных механизированных причалов, способный принимать суда любого водоизмещения и связанный с европейской частью СССР железнодорожной магистралью. В годы Первой мировой войны (1914—1918 гг.) Владивосток уже играл роль перевалочной базы для грузов, поступавших в Россию из США, Англии и Японии в рамках военных поставок. Это обстоятельство в свое время сыграло положительную роль в развитии его портового хозяйства. Тогда Япония являлась союзницей России. Но в период Второй мировой войны Япония выступала на стороне Германии, а в декабре 1941 г. она вступила в войну с США — основным поставщиком зарубежной помощи в СССР.

Морские дороги, ведущие из Тихого океана во все советские дальневосточные гавани, за исключением Петропавловска, проходили через проливы Курильских островов, Лаперуза, Сангарский или Цусимский, контролировавшиеся японским флотом, нередко задерживавшим советские суда, везшие, по их мнению, стратегические грузы. Имелся еще один маршрут — мелководным Татарским проливом, недоступным для глубоководных в воде крупнотоннажных судов, — в Николаевск-на-Амуре и Владивосток.

Петропавловск, обращенный «фасадом» прямо в Тихий океан, оказался единственной из всех дальневосточных гаваней, имевшей непосредственный выход к североамериканскому побережью. Поэтому с началом войны порт АКО играл роль не только перевалочного пункта, но и базы снабжения пароходов, выполнявших рейсы по маршрутам Владивосток — Петропавловск — порты США и Канады. Он принимал суда не только со снабжением, предназначенным Камчатской области и ее рыбной промышленности, но и со стратегическими транзитными грузами, шедшими из-за границы в другие порты. Зимой они накапливались в Петропавловске, затем перегружались на суда с небольшой осадкой, а затем следовали во Владивосток и Николаевск-на-Амуре через Татарский пролив [18, с. 5—7].

Перед началом войны в порту АКО трудились 697 чел., в том числе десять бригад грузчиков. С объявлением мобилизации почти треть работников надела солдатские шинели: в июле и августе 1941 г. в Красную Армию призвали около 200 портовиков. Уход такой значительной части людей вызвал особо тяжелое положение с грузчиками: в среднем в течение 1941 г. их работало всего 143 чел., что покрывало потребность лишь на 41,6 %.

Для того чтобы сгладить резкое падение численности грузчиков, пришлось прибегать к уже проверенной мере. 11 июля 1941 г. начальник АКО распорядился «в целях оказания социалистической помощи порту в деле ускорения обработки скопившихся пароходов с путинными грузами... создать из работников управления АКО, Морлова, АКОфлота, АКОостроя и Комхоза, механических мастерских, базы АКОтехснаба и слушателей курсов бригады по разгрузке пароходов». 12 и 13 июля к ним присоединились еще три бригады в составе 53 чел. Их возглавили заместители начальника АКО и руководители отделов Дедков, Макштас и Славгородский [2, л. 268, 270].

В октябре 1941 г. численность портовых грузчиков снизилась до 101 чел. К концу года ситуацию в некоторой степени удалось сгладить тем, что на подсобные работы привлекли 33 так называемых «вторых членов семей», а проще говоря, — жен портовиков. Это позволило высвободить для тяжелой физической работы несколько десятков мужчин, но все равно, порту дополнительно требовались еще не менее 100 грузчиков-мужчин [3, л. 6—9].

Пришедшие на смену «сильному полу» женщины успешно осваивали новые для себя и ранее считавшиеся традиционно мужскими специально-

сти. Так, А. Дуженкина, супруга передового портовика, стала ученицей моториста на катере портофлота. «Я, простая советская женщина, до войны была домохозяйкой, нигде не работала. Семья моя — я и муж — материально хорошо обеспечена, муж работает бригадиром грузчиков. Когда началась война, я немедленно устроилась на работу. Я пожелала получить мужскую специальность. И вот прошло три месяца, и я работаю мотористом на катере, но пока еще сама не выезжала в море. В моторе я сначала совсем не разбиралась, думала, что и не научусь водить катер. Но потребовалось, и я научилась. И если нужно будет заменить мужчину-моториста, то я к этому готова» [4, № 240].

Мы располагаем следующими данными о грузообороте порта в 1941 г. По докладу начальника АКО С. П. Емельянова обкому ВКП(б), датированному мартом 1942 г., с 1 октября 1940 г. по 1 октября 1941 г. при плане в 360 800 т он перевалил 288 300 т, то есть 79,9 % задания (табл. 5.2) [5, л. 88].

В 1941 г. НКРП СССР перенес начало хозяйственного года с 1 октября на 1 января, и таким образом 1940—1941 хозяйственный год завершился 31 декабря 1941 г., продлившись 15 месяцев. За это время через порт прошли 340 800 т, что составило 77,1 % плана. При этом другие организации переработали 91 700 т. «Объяснительная записка к годовому отчету», составленная портом, сообщает, что грузооборот за календарный 1941 г., то есть с 1 января 1941 г. по 1 января 1942 г. равен 262 496 т [6, л. 27].

Таблица 5.2

Показатель	За 12 месяцев (с 1.10.1940 по 1.10.1941 г.)			За 15 месяцев (с 1.10.1940 по 1.01.1942 г.)		
	план	выполнено	%	план	выполнено	%
Грузы, тыс. т	360,8	288,3	79,9	442,1	340,8	77,1
Силами порта	258,0	175,0	67,8	310,2	188,5	60,8
Бункер	58,6	68,7	117,3	78,2	60,6	80,1
Всего	316,6	243,7	77,0	388,4	249,1	64,7
Пассажиров	60 000	48 840	84,4	92 480	56 047	60,6

Хозяйственная деятельность предприятия за истекший год оценивалась как неудовлетворительная. Главной причиной невыполнения задания вновь стал подход пароходов «пачками», сопровождавшийся большими простоями, и крайне острый недостаток рабочей силы. «Порт на протяжении всего года работал из месяца в месяц, по существу, без плана, в связи с неравномерным приходом судов, о приходе которых порт узнавал за день-два до прихода». В результате все заранее составленные месячные задания оказались фикцией.

За 15 месяцев были обработаны 249 судов. При этом 33 из них непроизводительно потеряли 1 770 часов или почти 74 суток. Кроме того, ожидание очереди на разгрузку составило 870 часов, то есть еще 36 суток. В качестве штрафов за простои пришлось выплатить 1 586 тыс. руб.

В свою очередь простои грузчиков составили 7 476 чел.-дня. Их основное количество (4 766 чел.-дней) вызвала плохая погода, из-за отсутствия судов люди потеряли еще 1 391 чел.-день. Но, тем не менее, простои оказались почти вдвое меньшими, чем в прошлом году. Такому сокращению способствовало повышение производительности труда одного человека в цикле полной обработки «борт—склад». В среднем, она выросла с довоенных 3,6 до 7,5 т в сутки.

За истекший военный период выработка повысилась в среднем со 123,8 % до 146 %. Так, бригада Бабикова, до войны выполнявшая план на 110 %, добилась 149,7 %, бригада Бобкова с тех же 110 % увеличила выполнение до 153 %. Самого большого успеха достигли грузчики бригады Мирошниченко: производительность их труда выросла с 122 до 203,8 %. Прибавились и средние заработки грузчиков: они выросли от 660 до 967 руб. Лучшими тружениками в 1941 г. стали Бабиков, Шандулин, Кораблев, Немчинов, Демьянов, Дуженкин и Кондюков, выполнявшие план на 150—200 %.

Производительность труда могла быть и выше, если бы работала уже имевшаяся в порту механизация. Несмотря на то, что монтаж гусеничного подъемного крана завершился еще в июне 1941 г., из-за отсутствия бензина ввести его в действие удалось только в августе. Установленный ленточный конвейер для береговых работ по перевалке угля не имел электродвигателей. Запустили его лишь в ноябре 1941 г. [3, л. 13; 4, № 133].

Тормозом в ускорении обработки стали недостаток и плохое состояние износившегося флота: имевшиеся шесть катеров, тринадцать барж, понтонов и кунгасов требовали капитального ремонта.

Фактическая себестоимость тонны переработанного груза оказалась равной 26 руб. вместо плановых 26,7 руб. Резервом ее дальнейшего снижения, помимо ликвидации простоев, могло стать сокращение административно-управленческого и технического персонала. Его на 470 рядовых тружеников в 1941 г. насчитывалось 227 чел. Намеченное на первых порах сокращение 16 управленцев могло дать годовую экономию заработной платы в 100 000 руб.

6 ноября 1941 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление о переводе предприятий страны на военные рельсы. 27 ноября 1941 г. аналогичный приказ издали НКРП СССР и командующий Дальневосточным фронтом генерал армии И. Р. Апанасенко. На основании этих решений, 2 декабря 1941 г. начальник АКО С. П. Емельянов распорядился считать всех рабочих, служащих, инженерно-технических работников предприятий и управления АКО состоящими «на действительной военной службе независимо от возраста, пола и отношения к военной службе» [7, л. 4]. Отныне особое внимание уделялось ужесточению производственной

дисциплины, стали шире применяться наказания, предусмотренные Указом от 26 июня 1940 г., и отдача провинившихся под суд военного трибунала.

30 ноября 1941 г. находившийся во Владивостоке заместитель наркома рыбной промышленности И. А. Шередека подписал приказ «О создании политорганов в военизированных подразделениях флота рыбной промышленности Дальнего Востока». В соответствии с ним в Петропавловском порту вводилась должность комиссара [8, л. 9].

Сведений о том, что в порту в 1941 г. шли какие-либо серьезные строительные работы, автору обнаружить не удалось. Известно, что наряду с уже упоминавшимся монтажом средств механизации началось оборудование угольных площадок для транзитных судов. 16 августа 1941 г. облесполком распорядился 29-му отряду Гражданского воздушного флота (ГВФ), базировавшемуся на м. Сигнальном, передать порту необходимую территорию. А 9 октября авиаторы обязывались предоставить ему дополнительную площадку для размещения угля из госрезерва. В связи с завершившейся 20 октября воздушной навигацией гидросамолетов авиаотряд должен был убрать с территории три ящика из-под самолетов, а начальник АКО — подготовить на этом месте углехранилище [9, л. 18, 67].

Промфинплан на начавшийся 1942 г. был утвержден 9 марта. Он предусматривал грузооборот в размере 320 000 т (в том числе 265 000 силами самого порта с учетом перевалки 65 000 т бункерного угля) и пассажирооборот 80 000 чел. Через пирс должны были пройти всего 80 000 т грузов, а их большая часть — 120 000 т — через «плавучку». По-прежнему, «учитывая неоснащенность порта», утверждалась обработка «одного, в порядке очереди, парохода». Суточная норма выработки устанавливалась в размере 5 т на одного грузчика [10, л. 251—252].

Работа порта в 1942 г. протекала в напряженных условиях в силу его необеспеченности рабочей силой: она, как и в прошлом году, не превышала 48—50 %, временами снижаясь до 27 %. При плановой среднесписочной потребности в 450 грузчиков он имел их только 133, а в апреле и мае — всего 122. На грузовые работы пришлось привлекать работников со стороны: из городских учреждений, предприятий и организаций, население, экипажи судов. Таких «привлеченных» насчитывалось в среднем 103 чел. В первом квартале 1942 г. они переработали 19 456 т, выполняя нормы на 148 % [11, л. 32, 94].

Крайний недостаток рабочей силы заставлял постоянно маневрировать ею. 4 марта 1942 г. начальник АКО распорядился, «учитывая исключительную важность добычи рыбы в зимний период», снабжать прибывающие в порт траулеры углем и водой «вне всякой очереди в самый кратчайший срок». А уже 12 марта он указывал, что «в связи с тем, что порт не в состоянии обеспечить полностью разгрузку стоящих под выгрузкой судов,

а в порту помимо этого находится ряд необработанных пароходов, задерживающихся с выходом из-за отсутствия бункерного угля», снять с бункеровки всех портовых рабочих и использовать их только на разгрузке судов. Все суда АКОфлота должны были грузить уголь своими силами, «мобилизовав для этого всех членов экипажа за исключением капитана, старшего механика и старшего помощника, которые обязаны руководить круглосуточной бункеровкой» [10, л. 124, 162]. Во время одной из таких погрузок, 27 марта 1942 г. возле угольного пирса был потоплен кунгас с 16,2 т груза [12, л. 284].

23 июля 1942 г. горком ВКП(б) решил организовать в порту постоянную городскую бригаду для проведения погрузо-разгрузочных работ в вечернее время. В нее вошли работники различных городских организаций и учреждений. От управления АКО сюда влилась группа в составе 15 чел. [13, л. 80].

С целью стимуляции повышения производительности труда грузчиков, 1 октября 1942 г. вступил в силу приказ о введении сдельно-прогрессивной оплаты труда, распространявшийся только на работы по выгрузке пароходов. Новая система, введенная в соответствии с правительственными решениями (распоряжение СНК СССР № 16329 от 26 августа 1942 г., приказ НКРП СССР от 2 сентября 1942 г. № 181) предусматривала при перевыполнении сменной нормы выработки на 10 % оплату всей части сделанного сверх нормы по полуторным расценкам. Затем выплаты возрастали еще больше: при перевыполнении на 20 % они удваивались, а затем утраивались [14, л. 260].

Летом в Петропавловске появилась ранее небывалая в отечественных портах женская бригада грузчиков. Вот что писала о ней газета «Камчатская правда» в июне 1942 г.: «Призыв великого товарища Сталина о привлечении женского труда в работу наших предприятий нашел горячий отклик у патриотов г. Петропавловска. Они идут работать на заводы, в мастерские и учреждения. Немало женщин работает и в Петропавловском порту в качестве матросов, охранников. Недавно создана из женщин бригада грузчиков в составе 20 чел. Бригадир тов. Ратманова рассказывает:

— Первые дни работы женской бригады грузчиц показывают, что мы выполняем и перевыполняем дневные нормы. Особенно хорошо работают тт. Окунева, Кутохина, Ботова, Бакшина, Картышева. Настроение у женщин хорошее, бодрое. К своей работе относимся добросовестно, понимая, что этим мы помогаем Красной Армии. Руководители порта создают все условия для плодотворной работы женщин» [15, № 144].

В дальнейшем пополнение рядов портовиков женщинами продолжилось: в разные подразделения пришли еще 71 чел. За восемь месяцев 1942 г. профессии моториста получили двенадцать, слесаря — четверо, электрика и радиста — по двое, токаря, инструментальщика и крановщика — по одному «второму члену семьи».

В первой половине года производительность труда грузчиков по сравнению с прошлым годом несколько снизилась, составив 7,3 т в сутки против 7,5 в 1941 г. Причиной этого стали увеличение продолжительности рабочего дня на три часа, значительная доля женского труда и недостаточная выучка вновь принятых работников. Но постепенно положение выправилось, и к концу года выработка превзошла прошлогоднюю.

Количество бригад кадровых грузчиков в 1942 г. в связи с общим уменьшением численности персонала сократилась до семи. Выполнение ими норм выработки к ноябрю 1942 г. в сравнении с 1941 г. (в %), показано в табл. 5.3. Сравнение произведено по бригадам, работавшим как в 1941, так и в 1942 гг.

Таблица 5.3

Бригады	В 1941 г. за год	В 1942 г. за 10 месяцев
1. Петрова	122,5	142,7
2. Дробата	110,5	135,2
3. Пашнина	104,0	123,3
4. Немчинова	113,0	146,2
5. Дуженкина	126,5	147,0
6. Кондюкова	127,0	153,2
7. Белянина	126,0	123,2
В среднем:	118,5	138,0

Хорошая организация труда привела к тому, что за десять месяцев 1942 г. среднее выполнение норм выработки на погрузочных работах составило 138 %. Во время разгрузки парохода «Ительмен» бригады выгружали в сутки по 1 200 т при норме в 960, то есть с перевыполнением на четверть. В отдельные дни бригады показывали значительно более высокие результаты, чем указанные в табл. 5.3: Друженкина — до 213 %, Петрова — до 212 %, Дробата — до 160 %, Кондюкова — до 169 % [3, л. 8—14].

Результатом интенсификации труда и работы в непогожие дни стало значительное снижение (более чем вдвое) простоев при погрузке по сравнению с прошлым годом. Общее количество простоев в 1942 г. по сравнению с 1941 г. снизилось на 4 442 чел.-дня. Если на одного среднесписочного работника в 1941 г. приходилось 39 дней простоя, то в 1942 — лишь 18.

Продолжилось реформирование управленческого аппарата: в штате 1942 г. его насчитывалось уже 192 чел. Экономия месячного фонда зарплаты сокращенных штатных единиц составляла 19 300 руб.

По Указу от 26 июня 1940 г. за нарушения трудовой дисциплины были осуждены 50 чел., в том числе 17 грузчиков. Это составило 9,2 % по отношению ко всему составу работников порта. «Основной состав здоровый, нет случаев выполнения норм ниже чем на 120 %», — признавало руководство предприятия.

А вот как в 1942 г. в порту обстояли дела с техническим оборудованием. За год подъемный кран переработал 5 500 т «тяжеловесов». Через ленточ-

ный конвейер, пущенный в ноябре 1941 г., за десять месяцев 1942 г. прошли 8 136 из 40 643 т грузов, переработанных на берегу, или 20 %. В 1942 г. началась эксплуатация еще одного пластинчатого конвейера, перемещавшего грузы, проходившие через пирс. Но из переваленных здесь 32 370 т через конвейер пропустили всего 1 817,8 или 5,6 %. Прослушав доклад Председателя Государственного Комитета Обороны (ГКО) И. В. Сталина на торжественном заседании Моссовета 6 ноября 1942 г., портовики обязались ввести в работу к концу 1942 г. 75-метровый рольганговый конвейер.

Электроэнергией порт снабжали две стационарные и одна передвижная установки: первая мощностью 80, вторая — 22 и третья — 42 кВт. Совместно они произвели 300 700 кВт·ч. Техническое состояние этих объектов, за исключением передвижной, оценивалось как неудовлетворительное. Самую мощную 80-киловаттную станцию, располагавшуюся на Кошке, порт получил от Управления строительства холодильника. В свою очередь, в конце декабря 1942 г. он передал свою радиостанцию в распоряжение отдела радиосвязи АКО, где она объединилась со станцией управления АКО. Так 1 января 1943 г. на их базе возник передающий радиоцентр АКО [14, л. 265; 16, л. 43].

Автомобильное хозяйство порта, включавшее в 1942 г. всего три автомашины, совершенно не обеспечивало его потребностей. Из-за плохого технического состояния автомобили больше ремонтировались и простаивали, чем работали: из 914 машино-дней они бесполезно потеряли 508. Неисправные двигатели и скверные подъездные пути вызвали перерасход горючего в количестве 1 400 л.

25 февраля 1942 г. территория законсервированного холодильника перешла порту АКО (напомним, что решение об этом было принято более года назад — в конце января 1941 г.). Впрочем, передача оказалась формальной, так как еще в октябре 1942 г. это решение не было оформлено документально [10, л. 100; 13, л. 51].

Летом 1942 г. в соответствии с решением СНК СССР № 11489 начался перенос гидроаэропорта ГВФ на Халактырское озеро. 8 июля 1942 г. для ускорения строительства на новом месте сооружений гидроаэропорта в распоряжение АКО от порта выделялись автомашина, шесть плотников и полтора десятка разнорабочих [14, л. 61].

В прошлом 1941 г. порту предоставили земельный участок площадью 368,5 га, располагавшийся за городом на 14-м километре. Его продукция должна была стать подспорьем труженикам в тяжелые военные годы, разнообразя их скромный и строго нормированный рацион. Участок оказался размещен неудачно — «горная и болотистая местность, покрытая лесом и кустарником. Разработка земли на возвышенностях». Картофелем и капустой весной 1942 г. засеяли 18 га. Урожай овощей составил 934 ц

картофеля и 330,5 ц капусты. В целом подсобное хозяйство в 1942 г. работало с убытком в 190 100 руб.

План грузооборота первых пяти месяцев 1942 г. в объеме 122 247 т был выполнен на 133 %. За это время порт принял 95 и отправил 101 судно, перегрузив 162 767 т. 54 парохода непроизводительно потеряли 4 799 часов под обработкой и в очереди.

Задержке флота способствовала ограниченная вместимость складов и территории. На них, имевших общую емкость 7,75 тыс. т, в отдельные месяцы находилось следующее количество грузов, «требующих специального хранения»: в январе — 19, в феврале — 13,7, в марте — 21,5 и в апреле — 23,5 тыс. т. Снимаемое с судов просто негде было размещать.

К 1 ноября 1942 г. с планом грузооборота справились на 88,6 %, а 30 декабря 1942 г. начальник порта Я. Я. Завадский рапортовал обкому ВКП(б) о выполнении годового задания к 28 декабря на 100,1 %. «На призывы Великого Сталина о мобилизации всех сил на разгром немецко-фашистских захватчиков, коллектив Петропавловского порта АКО, несмотря на отсутствие достаточного количества рабочей силы, складов, площадок, причалов, плавсредств, отсутствие также достаточного жилфонда, — откликнулся перевыполнением производственного плана 1942 г.» [3, л. 16; 17, л. 12].

Всего за 1942 г. своими силами переработали 268 600 т и выполнили план на 101,4 %. При этом обеспеченность рабочей силой достигла 72,6 % (среднесписочное количество грузчиков — 204 чел., в том числе 74 привлеченных). С учетом того, что перевалкой грузов в порту занимались и другие организации, через него прошли 321 800 т грузов, что составило лишь 83,6 % от задания, предусматривавшего 385 000 т. Количество пассажиров (20 800 чел.) достигло только 26 % планового (миграция населения на Камчатку после начала войны резко сократилась).

Простой грузчиков составили 5,2 % к фактически отработанному времени. Год завершился с прибылью в размере 1 848 200 руб. Правда, при определении этой цифры присутствовала некоторая доля лукавства: часть средств составили выплаты, полученные от клиентуры за хранение вовремя не вывезенных грузов. Экономия фонда заработной платы составила 1 439,6 тыс. руб., в том числе по грузчикам — 484,8 тыс. Себестоимость переработки тонны груза снизилась на 21,7 %, то есть на 5 руб. 90 коп. Все это впервые за много лет позволило признать хозяйственную деятельность предприятия удовлетворительной [17, л. 9—18].

В 1942 г. порт начал обработку импортных грузов, поставлявшихся в СССР из США как союзническая помощь. Возрастающая численность заходивших судов требовала расширения портовой территории, причального фронта и складских емкостей. 24 января 1942 г. Наркомрыбпром СССР издал приказ № 13 «О развитии рыбной промышленности в бассейнах

Дальнего Востока и мероприятиях по подготовке и проведению путины в 1942 и 1943 гг.». Начальнику АКО С. П. Емельянову предписывалось к 1 августа 1942 г. построить в порту «за счет сметы производства по временным сооружениям: а) причальную площадку длиной в 100 м, б) четыре сборных склада для единовременного хранения грузов в количестве 4 тыс. т из материалов, импортированных на Камчатку...» [11, л. 435].

Этот приказ полностью выполнен не был: в 1942 г. строились два деревянных причала и деревянный склад. Один причал вместе со складом возводился на северной стороне Кошки, второй — на м. Сигнальном. Их проекты в спешном порядке разработал владивостокский Дальморпроект.

Работы в порту вели различные организации. Владивостокская контора Наркомморфлота организовала специальный стройучасток, снабдив его кадрами, механизмами и материалами. В его распоряжение из Находки перевезли материалы для сборки жилого дома и барака, в которых предполагалось разместить будущих портостроителей [18, с. 9]. Руководили стройучастком В. В. Каплиев и И. П. Воронин.

Стройучасток возводил причал и склад. Работы шли хаотически. Вот что сообщалось в докладной записке, адресованной В. В. Каплиеву, именовавшемуся «начальником строительства Петропавловского-на-Камчатке порта», и датированной 23 февраля 1942 г.: «Территория строительства настолько завалена стройматериалами и захламлена разными отходами, что отсутствуют всякие пути передвижения не только для транспортировки материалов, но даже для простого пешехода. Занятые же на основной работе — строительстве склада — рабочие бригады Богатырева работают в условиях большой скученности. Рабочего места, пригодного для производства плотницких работ, не имеют, что весьма отрицательно влияет на производительность труда. Такое же положение и с бригадой Головачева, которая производила сращивание насадок для причала, заготовку свай и изготовление рамок для газоубежища прямо на штабелях леса...

Надстройка пирса начата не от берега, а с причальной стороны, что затрудняет доставку материалов к месту работ, так как нет ни надлежаще устроенных трапов, ни соответствующих настилов, и доставка материалов производится рабочими по отдельным доскам или бревнам, проложенным между сваями над водой... Было несколько случаев падения рабочих в воду. Хотя... и обусловлено обязательство строительства создать необходимые условия для повышения квалификации рабочих, отнюдь же не работников циркового искусства, чему обучаются вышеуказанные рабочие на пирсе».

На стройке работали и бригады заключенных. Режим их охраны был более чем либеральным, в результате чего они достаточно свободно общались с горожанами, жившими вблизи Кошки. «Пропускная система не уста-

новлена, что способствует прохождению на объект работы всем гражданам и устраивать свидания с заключенными» [19, л. 35].

В ноябре 1942 г. причал на м. Сигнальном длиной 75 м, предназначенный для переработки угля, вступил в эксплуатацию в недостроенном виде.

Трест «Камчатрыбстрой» соорудил второй деревянный причал и водопровод общей стоимостью 1 213,8 тыс. руб., при этом за год он освоил всего 496,8 тыс. 14 марта 1942 г. был составлен акт ввода готовой части причала. «Мы, нижеподписавшиеся, с одной стороны начальник ОКСа порта г. Петропавловска т. Муратов Василий Андреевич, с другой стороны — начальник производственно-технического отдела треста «Камчатрыбстрой» Дмитриев Александр Иванович, составили настоящий акт в том, что сего числа нами осмотрены строительные работы пирса. При осмотре нами установлено, что строительные работы произведены трестом «Камчатрыбстрой» по 1-й очереди пирса (1-й части), выполнено в соответствии с проектом. На основании вышеизложенного указанная часть пирса сдана в эксплуатацию» [19а, л. 123].

Простои на прокладке водопровода достигали 5—6 часов в сутки. Действовавшая на стройке циркулярная пила треснула, но работа на ней продолжалась.

АКОстрой достраивал 12-квартирный дом, освоив 83,6 тыс. руб. из 143,4, отпущенных для этой цели. Остальные работы велись «хозспособом», то есть силами самого порта. Объекты в 1942 г. не были закончены из-за отсутствия материалов [17, л. 19].

30 января 1943 г. вышел приказ НКРП СССР № 40 «Об итогах выполнения плана 1942 г. рыбохозяйственными организациями Дальнего Востока и задачах на 1943 г.». Документ отметил, что прошлогодний приказ № 13 по работам, намеченным к производству в 1942 г. в Петропавловском порту, не выполнен. Нарком А. А. Ишков предписывал начальникам АКО и порта провести следующие мероприятия [19, л. 136]:

- выполнить рефулирование (то есть переместить грунт с морского дна) в объеме 500 000 куб. м;
- расширить существующий причал, забить шпунтовую стенку (из специальных стальных профилей) длиной 210 м для образования территории;
- собрать четыре разборных импортных склада размерами 15 на 45 м;
- построить подземный склад тоннельного типа;
- построить столовую на 300 чел., общежитие на 100 чел. и один восьмиквартирный дом.

Все это стоило 2 524 тыс. руб. Помимо указанных затрат порт нуждался в двух стальных буксирных катерах, двух автокранах грузоподъемностью по 3 т, трех автомашинах, транспортёре для угля и десятке электропогрузчиков.

Работы по перемещению значительного количества грунта для создания территории и дноуглубления выполнял земснаряд «Зея», прибывший в Петропавловск в ноябре 1942 г. после работ в порту Николаевскана-Амуре и Татарском проливе. До конца войны он переработал около миллиона кубометров грунта [196, л. 60]. С его помощью предполагалось углубить акваторию порта АКО и нарастить путем рефулирования площадку в районе Кошки. Весной 1943 г. «Зея» закончила работы в порту и намеревалась отправиться на углубление Богородского озера, в котором АКО хотело оборудовать лесную гавань и создать базу тралового флота. Но 23 марта 1943 г. на «Зею» пришло задание НКРП перейти на судовой верфь, затем выполнить заказ командования Петропавловской военноморской базы и после этого отправиться на Сахалин. Начальник порта Я. Я. Завадский опасался, что все запланированные портом АКО работы объемом свыше полмиллиона «кубов» грунта по углублению и образованию территории на Озерновской кошке и нефтебазе в Сероглазке выполнить не удастся.

27 марта 1943 г. Завадский просил руководство АКО «возбудить ходатайство перед правительством о задержке земснаряда до осени с расчетом проведения всех наших работ», так как «рассчитывать на вторичную посылку снаряда в Петропавловск нельзя. Необходимо воспользоваться его пребыванием здесь».

Исполняющий обязанности начальника АКО Гусев наложил на рапорт Завадского резолюцию: «Если вы имеете несколько миллионов на эти работы, тогда немедленно поставим вопрос о задержке “Зеи”» [20, л. 137]. Или необходимые средства нашлись, или последовало новое правительственное распоряжение, но в ноябре 1943 г. «Зея» продолжала работать, намывая грунт в районе берега ниже ул. Красноармейской, на месте будущего морского торгового порта. Здесь для завершения подготовительных работ по постройке шпунтовых причалов следовало ускорить образование территории. Ее недостаток не позволял также построить закрытое помещение для сборки полученных по импорту автомашин, которую пришлось вести под открытым небом на ветру и морозе.

Работы «Зее» хватало: имевшиеся на акватории порта мели представляли опасность для глубокоосидающих в воде груженных крупнотоннажных судов. Об этом свидетельствует, например, обращение капитана поврежденного торпедой парохода «Одесса» И. Ф. Иванова к командиру Петропавловской военноморской базы, начальнику и капитану порта с требованием ограждения фарватера несколькими парами буев. Для ремонта «Одессе» было необходимо перейти из Ковша на судовой верфь. В случае посадки на мель из-за состояния корпуса и характера распределения груза судно могло переломиться [21, л. 26].

Впрочем, плавсредства ожидали и другие опасности. Так, 11 февраля 1943 г. во время погрузки угля у м. Сигнального одна из барж села левым бортом на затопленную прямоугольную цистерну, продавила обшивку борта и затонула до уровня палубы. «Виновники — матросы Иванов И. И. и Новиков А. И. — поставили слишком близко, не проверили и не дождались новой смены матросов. Баржа ремонтируется за счет виновников». Во избежание подобных происшествий цистерну следовало поднять в кратчайший срок [22, л. 52].

В мае 1943 г. проектная организация НКРП СССР в Москве (Гипрорыба) составила генплан рыбной части порта. В Петропавловске его получили в июне 1943 г. Но к этому времени значительная часть землечерпания на акватории Ковша, ведшаяся в соответствии с составленным АКО проектом независимо от Гипрорыбы «Планом дноуглубительных работ и создания территории на Кошке», была завершена. В результате подобных несогласованных действий проектировщиков и строителей очертания территории и акватории Ковша заметно отличались от предусмотренных проектом Гипрорыбы. Поэтому пришлось вносить изменения в расположение сооружений порта, указанных в генплане.

7 августа 1943 г. в Петропавловске прошло техническое совещание, на котором присутствовали представители АКО, порта и Народного комиссариата морского флота (НКМФ) СССР. Совещание решило вести дальнейшие работы с учетом уже выполненного дноуглубления, а в проект внести следующие поправки:

- максимально сдвинуть береговую линию в северо-восточной части Ковша для расширения акватории;
- удлинить глубоководный причал в Ковше, причем из-за невозможности забивки свай достраивающуюся часть причала проектировать ряжей (то есть в виде деревянных клеток, заполненных камнем);
- будущий причал посольного завода в связи расширением Кошки сдвинуть к северу;
- причал для бункеровки судов жидким топливом вынести из Ковша;
- объединить электрохозяйство порта АКО и будущего порта НКМФ.

Таким образом, основными расхождениями генплана, составленного в Москве, с фактически произведенными работами стали увеличение территории в основании Кошки и удаление части берега в районе расположения будущей базы снабжения. Перемены в генплане свелись к переносу строений, уточнению длины причалов и размеров отдельных сооружений.

В начале 1944 г. Гипрорыба составила измененный проект рыбного района Петропавловского порта. При его разработке учли положения постановления ГКО от 18 января 1944 г. об улучшении работы и увеличении пропускной способности дальневосточных портов. Для этого правитель-

ство выделяло портам дополнительное перегрузочное и транспортное оборудование, поступавшее по импорту.

Работы, проведенные в течение 1942—1943 гг., признавались «для удовлетворения потребности грузооборота ближайших лет далеко недостаточными». Для их покрытия требовалось значительное увеличение причального фронта и территории для складирования, механизация причалов и их связь между собой и со складами. Этого можно было достичь сооружением новых районов порта, строительство которых было поручено НКМФ, и временным использованием территории и причалов рыбного района.

Последний, располагавшийся в Ковше, проектом разделялся на четыре участка: будущих холодильника и посолзавода, базы снабжения, генгрузов. Первый участок предлагалось снабдить двумя порталными кранами для подачи грузов на балконы холодильника и автотягачами с прицепами для их доставки в другие районы. Участок посолзавода снабжался транспортерами для перемещения соли, мотокраном для выгрузки рыбы и автотягачами. Разгружать крупнотоннажные суда, доставившие соль, предполагалось при помощи кранов глубоководного причала. База снабжения размещалась внутри Ковша. Грузы прибывали сюда с участка генгрузов, перемещать их должны были судовые средства, плавкран и транспортеры.

Из-за отсутствия в пределах порта достаточных площадей для складирования грузов их намечалось устроить на Култучном озере и в устье ручья Поганка, создав там территории путем рефулирования грунта. Для связи этих вновь создаваемых площадей с причалами следовало построить железнодорожную ветку от озера через Озерновскую косу вокруг Никольской сопки, пересекающую м. Сигнальный, к району генгрузов и далее к устью ручья. Ее общая длина определялась в пять километров, полтора из которых должны были проходить по берегу, требовавшему укрепления каменной наброской для предохранения от размыва. На 1944 г. намечалось производство скальных и земляных работ для будущей магистрали на участке порт — Озерновская кошка [24, л. 1—8].

Острый недостаток на стройке рабочих рук по-прежнему заставлял обращаться к такому их резерву, как система исправительно-трудовых лагерей и колоний (ИТЛиК). Главным поставщиком «зэков» для стройки в порту являлась колония № 7 управления ИТЛиК НКВД по Хабаровскому краю. 12 июня 1943 г. ее начальник Соченко информировал начальника строительства порта о состоянии вверенной ему «командировки № 1».

«Топливом командировка № 1 не обеспечивается, за исключением угля для бани, ненормально работает пекарня, кухня и... нельзя обсушиться, нет дров (потребность на зиму 4 000 куб. м). Командировка № 1 не освещается совершенно, что недопустимо вообще из-за возможности совершения побегов в военное время... Командировка № 1 находится в таком со-

стоянии, что старые помещения разрушены, а новые не построены, люди живут скученно, грязно... Появляется вшивость, что ведет к ухудшению здоровья, заболеваемости и *снижению качества рабочего фонда* (выделено мной. — С. Г.)... Люди, находясь в тяжелых бытовых условиях, не смогут выполнить такую большую и важную задачу по строительству порта, которую возложило на нас правительство...».

Начальник строительства с ответом не замедлил: «Строительство порта располагает тремя автомашинами, из которых работает только одна полутонная на газочурке, две трехтонных стоят из-за отсутствия горючего и смазочных масел. Несмотря на это, по заявке лагеря... в 1942 г. нами были отпущены средства и материалы на строительство четырех утепленных барачных на 300 чел., из которых Вы только один построили на Горкомандировке, и два других, без нашего ведома и соглашения, выстроили на 58 км, на что не имели никаких прав...» [21, л. 30, 32]. (На 58-м километре строился аэродром).

19 августа 1943 г. уполномоченный ГКО извещал областных и краевых руководителей о ходе работ: «Строительство порта... происходит... неудовлетворительно. Это объясняется: а) прежде всего недостатком рабочей силы, поставляемой УЛАГом, — дается максимум 215 чел. вместо потребного 425—500 чел., б) нерациональным использованием рабочей силы... в) недостаточностью материалов — главным образом леса». Дальморстрой не завез на стройку ни одного кубометра древесины, ссылаясь на ее наличие у АКО, а последнее кивало на Дальморстрой, который должен был доставить лес на судах НКМФ.

Принимая во внимание, что стройкой занимались сразу две организации (Дальморстрой и АКО) да в придачу рабочей силой, поставляемой третьей (ХабЛИАГом), — уполномоченный ГКО делал вывод о том, что «эти организации не проявляют должной заботы о строительстве». Он предписал начальнику стройки до 1 сентября закончить подготовку площадки в порту и на Кошке, а начальнику порта — установить четыре разборных американских склада. К 1 октября следовало завершить строительство причала и двух складов на Кошке, ремонт причала на м. Сигнальном и начать возведение второго свайного причала на Кошке [24, л. 11—12].

В ноябре 1943 г. руководители строительства Петропавловского порта — начальник И. П. Воронин и главный инженер В. В. Каплиев — отчитывались перед обкомом ВПК(б) о ходе дел. За месяц с 25 октября по 25 ноября 1943 г. были выполнены работы на сумму 349,3 тыс. руб.:

- ряжеевое заполнение;
- временный причал на козлах;
- причал на м. Сигнальном;
- общежитие и 12-квартирный дом;

- склад на Кошке;
- жилье для красноармейцев;
- разобраны временные сооружения;
- установлены временные сооружения для ИТК № 7.

До 12 ноября на строительстве ежедневно трудились около 200 заключенных ИТК № 7. С 12 ноября начала прибывать «специальная рабочая сила» — военнослужащие, выделенные на строительство в соответствии с решением ГКО. Их первая партия насчитывала 224 чел. Через неделю, 19 ноября прибыли еще 33 чел., затем 27 ноября в распоряжение стройки откомандировывались еще 57 красноармейцев. В результате к концу ноября ежедневно работали около 440 чел. Часть людей (до 70 чел.) болела или входила в число «обслуживающих по специальной рабочей силе», то есть несших наряды.

Предприятия АКО приняли за время войны в общей сложности 3 437 чел. «спецконтингента». Из них 1 137 чел. демобилизовали и отпустили к местам жительства семей в рыболовецкие и сельскохозяйственные колхозы, а 200 чел. в 1945 г. передали порту НКМФ [196, л. 151].

С 8 по 23 ноября основная масса рабочих, в том числе все плотники, были заняты работами по специальному заданию уполномоченного ГКО по перевозкам на Севере контр-адмирала И. Д. Папанина. К концу месяца людей переместили на строительство подсобных и вспомогательных объектов: механических мастерских, гаража, кузницы, заправочной станции и карьера для заготовки камня для ряжей. Из основных объектов началось строительство стапеля под ряжевый механизированный причал, одновременно заготавливались брусья для ряжей.

Основными причинами задержки работ руководители стройки называли недостаток рабочей силы. Согласно решения ГКО, здесь ежедневно должны были трудиться до 3 000 чел., но на деле их число не превышало 450. Кроме этого не хватало леса для строительства временных сооружений и подсобных цехов [21, л. 14].

Тем временем основная деятельность порта — обработка судов — шла своим чередом. «Ввиду правительственного задания об обработке импортных грузов в Петропавловске и связанных с резким увеличением грузооборота порта дополнительным оснащением последнего механизмами, расширением складской площади, а также организацией автопарка, возникла необходимость увеличения штата порта, в частности за счет создания в его составе автотранспортного отдела и импортной части». Для их организации АКО обратилось в Государственную штатную комиссию при СНК СССР, запросив 76 должностей. Штат импортной экспедиторско-складской группы порта АКО в январе 1943 г. насчитывал 46 чел., в том числе переводчика с английского [25, л. 71, 75].

В феврале и марте 1943 г. в порту работали семь бригад «вольнонаемных» грузчиков. Их возглавляли бригадиры Петров, Дробат, Пашнин, Немчинов, Дуженкин, Кондюков, Белянин. Задания они выполняли в среднем на 112,5 %. В июне 1943 г. бригаду Белянина расформировали, после чего осталось шесть «вольнонаемных» бригад (Петрова, Дробата, Пашнина, Жугана, Дуженкина и Счастливого). Летом 1943 г. трудились и 30 бригад «спецкадров», имевших номера с 8 по 37. В них, в общей сложности, состояли 522 чел. «Процент выполнения по отработанному времени: средний 67,7 %, в физическом выражении — 47,1 %» [26, л. 5, 62]. «Спецкадрами» или «спецрабочими», то есть военнослужащими, которых порт получил по особому распоряжению ГКО, командовали старший лейтенант Кузин и капитан Белов [21, л. 29].

Вот выдержки из доклада о состоянии работавшей в порту воинской части, подготовленного 11 мая 1943 г.: «Воинская часть, как с самого начала, а также и в настоящее время управлением порта используется в основном на разгрузках и погрузках пароходов в качестве грузчиков. На этих работах занято от 200 до 300 красноармейцев, в зависимости от наличия погрузо-разгрузочных работ. Остальные используются на строительстве порта. В настоящее время 50 красноармейцев из числа грузчиков направлены на работу в подсобном хозяйстве порта. Все красноармейцы разбиты по бригадам и работают в две смены. Заработок одного красноармейца в день составляет 30—80 руб. Имеются и такие, которые не выполняют норму выработки.

В общежитии на территории порта размещено 100 чел. Нарная система, большая стесненность, почти нет прохода между постелями. В общежитии по Ленинской, 78 размещено 50 чел. Помещение и размещение хорошее. В бывшем гараже на Кошке, который переоборудован для столовой и часть его под жилье, размещено 50 чел. Нары, крыша течет, условия плохие. Помещение клуба — нары, большая стесненность. Остальные размещены в одной половине общежития порта на Беринговой улице.

По заявлению т. Завадского, в ближайшие пять-шесть дней будут построены пять палаток летнего типа, к постройке которых уже приступили (сюда собирались переселить военнослужащих из клуба и столовой, а также частично из общежития порта. — С. Г.)... Белье есть, из-за отсутствия сена нечем набить подушки, направили рабочих для сбора травы... Спецодежда роздана красноармейцам, работающим грузчиками, плохо с обувью — ремонт силами мастерских порта, выдано 63 новых пары управлением порта. Питание в норме».

Вот чем кормили бойцов в обычный день 8 мая 1943 г. (вес продуктов, входивших в состав блюд, указан в граммах): «Щи рыбные: капуста 150, рыба соленая 50, мука 30 % — 20, сало шпиг 10. Суп фасолевый: фасоль 40,

рыба соленая 50, мука 30 % — 30, сало шпиг 10. Суп с клецками: мука 30 % — 80, рыба соленая 50, сало шпиг 10. Сельдь 100. Чай сладкий. Рыба отварная с лапшой: рыба соленая 150, крупа манная 40, сало шпиг 10, мука 30 % — 10. Шницель мясной: мясо оленина 100, крупа манная 40, мука 30 % — 10, сало шпиг 10. Хлеб 30 % — 30» [8, л. 56—57].

8 августа 1943 г. в столовой порта произошли «желудочно-кишечные заболевания, носившие массовый характер. Заболело 45 чел., из которых 15 было госпитализировано». Причиной этого происшествия стали нарушения санитарного режима и правил приготовления пищи: «недовар, недожар». На будущее категорически запрещалась продажа мясных и рыбных блюд, приготовленных накануне, и требовалось «обеспечить столовую достаточным количеством кипячено-остуженной воды, очистку территории, рыбу в ледник...» [27, л. 97].

В 1943 г. порт переработал грузов на 8 % больше, чем в 1942 г. и на 32 % больше, чем в 1941 г. К началу ноября сюда зашли более 360 судов. Существенную роль в этом сыграли проведенные в третьем квартале 1943 г. механизация и техническое оснащение, позволившие дополнительно переработать 126 000 и перевезти автомашинами 37 000 т. В результате производительность труда кадровых грузчиков превысила плановую на 138 % [28, л. 39].

Об интенсивности обработки судов говорит вот такой факт. По справке начальника импортной группы А. Радикова, за две недели с 15 по 30 ноября 1943 г. порт выгрузил с пароходов «Красногвардеец», «Ногин» и «Жан Жорес» 16 898,5 т и погрузил на пароходы «Коккинаки», «Сорока», «Одесса», «Свирь», «Степан Халтурин», «Молотов» и «Ногин» 12 198,8 т [21, л. 12]. Таким образом, за сутки порт обрабатывал в среднем 1 818,6 т.

Впрочем, организация погрузо-разгрузочных работ была далека от совершенства: нередко в порту царил неразбериха. 26 ноября 1943 г. уполномоченный ГКО И. Д. Папанин издал приказ № 2611/III «Об организации управления работами в Петропавловском порту». Констатируя, что «при существующей системе централизованного управления работами... и разбросанности территории порта на разгрузке кораблей с импортом создаются сутолока, безответственное отношение к работе и грузам», не дающие возможности наладить четкую выгрузку судов, Папанин приказал Завадскому организовать в порту три самостоятельных района: № 1 — в Ковше, № 2 — на Кошке, № 3 — на м. Сигнальном.

В каждом районе назначались начальники, самостоятельно руководившие обработкой судов и грузов. Главной фигурой на разгрузке объявлялся стивидор. Его функции четко отделялись от обязанностей складской группы. Для стимуляции труда требовалось «завести в каждом районе доску показателей бригад, лучших стивидоров, бригадиров, грузчиков и механи-

заторов премировать за досрочную обработку кораблей и предоставлять им лучшее питание...» [25, л. 67].

В январе 1944 г. в первом районе действовали девять бригад, во втором — десять, в третьем — шесть [26, л. 40, 44, 47].

В течение 1943 г. в порту АКО в среднем работали 1 200 чел., из них 1 066 — непосредственно на производстве (в том числе 113 женщин). Парторганизация ВКП(б) состояла из 161 чел., из них 61 — член и 100 кандидатов в члены партии. Их «боевым резервом» по состоянию на 1 февраля 1944 г. являлся 131 комсомолец. Таким образом, партийно-комсомольская прослойка в числе портовиков составляла 24,3 %. На трех грузовых участках трудились 55, в импортной группе и автопарке — по 5, в складской группе — 22, в стройотделе — 11, на электростанции и в мехмастерской — по 3, а в прочих службах — 57 коммунистов. Среди них было 38 стахановцев.

Всего же на предприятии трудились 450 стахановцев, большинство из которых ежемесячно выполняли планы не менее чем на 132 %. В их число входили мужские бригады Счастливого, Жугана, Пашнина, Поданева и бригады работниц Бескровной, Воробьевой, Сомовой. В течение года различные профессии приобрели 115 портовиков, из них 13 женщин.

Производительность труда в 1943 г. повысилась на 14 %, а себестоимость обработки тонны груза снизилась на 13 %. В результате порт получил прибыль в размере 8 177 тыс. руб. против плановых 2 092 тыс. Повысилась и зарплата: в среднем с 900 руб. в 1942 г. до 1 200 руб. в 1943 г. Впрочем, имелись и случаи нерадивого отношения к труду, и преступления: 55 повреждений и потоплений груза на сумму 31 592 руб., 108 хищений на 10 853 руб. Всего за 1943 г. был совершен 21 прогул и два опоздания на работу [28а, л. 21—23].

За 1943 г. порт посетили 483 парохода против прошлогодних 281, из них 121 (25 %) с импортом. В общей сложности через порт прошли 345 830,3 т грузов, в том числе 152 577,1 т (44,1 %) импорта. Его структура представляется в таком виде, т: хлебные грузы — 7 912 (5,2 %), растительные (хлопок, лен) — 175,4 (0,1 %), сахар — 2 395 (1,6 %), продовольствие — 24 696,7 (16,2 %), кокс — 25,8 (0,17 %), нефть наливом — 5 465,1 (3,6 %), нефть в таре — 872,7 (0,57 %), металл — 10 218,4 (6,7 %), оборудование — 11 667,2 (7,6 %). Остальные грузы (свыше 89 тыс. т или 58,26 %) обозначались как «разные». Скорее всего, ими была военная техника. Чтобы показать масштаб сделанного, приведем такой пример. Если принять вес одного среднего танка в 40 т, то нетрудно подсчитать, что через Петропавловск в 1943 г. могли пройти свыше 2 200 таких боевых машин. Взамен на экспорт отправились 4,9 т животноводческого сырья (кожи, шкуры, шерсть, рога) [29, л. 10, 15, 23].

10 ноября 1943 г. увидел свет приказ начальника АКО № 481: «В период Великой Отечественной войны исключительно возросла роль Петропав-

ловского порта АКО... В целях увеличения грузооборота порта... приказы-
ваю: ...включить в программу капитальных работ по порту по 4 кв. 1943 г.
и 1 кв. 1944 г.: 1. Удлинение существующего причала путем сооружения
ряжевого с доведением общей длины причальной линии до 190 п. м. 2. Мех-
мастерские. 3. Материальный склад порта. 4. Электростанция мощностью 480 кВт.
5. Перенос склада Морпогранотряда. 6. Постройка железнодорожной вет-
ки. 7. Наружное электроосвещение территории. 8. Благоустройство терри-
тории... 9. Окончание постройки водопровода...»

Возглавлявший отдел капитального строительства (ОКС) порта В. М. Шиль-
даев, «как не обеспечивший», переводился в прорабы, а новым начальни-
ком отдела назначался Р. П. Аугшкяп [30, л. 107].

В течение 1944 г. в ОКСе трудились в среднем 73 чел. Его работа должна
была обеспечивать «удовлетворение потребностей в жилом строительстве
и производственном строительстве объектов и их капитальном восстано-
влении. Выполняет также работы по обработке пароходов и обеспечению
стройматериалами подрядных организаций. Кроме того, значительное
количество рабочих занято на заготовке местного строительного леса».

В 1944 г. ОКС не работал по прямому назначению в течение пяти меся-
цев, так как его рабочие разгружали пароходы. По заявлению Р. П. Аугшкя-
па, «рабсила в большинстве неквалифицированная, из грузчиков, отчего
страдает качество работ, низкая производительность труда. На строитель-
ство, как правило, выделяется рабсила, забракованная от разгрузочных
работ из-за физических недостатков или вследствие нарушения трудов-
дисциплины. Вследствие отсутствия постоянных строительных кадров и час-
той переброски на выполнение других работ, не связанных со строитель-
ством, отсутствует возможность подготовки квалифицированных кадров.
Политико-воспитательная работа не дает необходимых результатов, так как
рабочие знают, что они на строительстве работают временно и являются
“гостями”» [31, л. 116].

Силами ОКСа в 1944 г. возводились щитовые домики на подсобном хо-
зяйстве, достраивались пять жилых домов и столовая, оборудовалась амбу-
латория, возводился лесозавод на 14-м километре, убежище, материаль-
ный склад, велось ограждение водоохранной зоны водопровода, сооружа-
лись ворота порта, проходная будка и такелажная мастерская на Кошке,
шло ограждение территории. Всего хозспособом освоили 1 051,6 тыс. руб.
[31, л. 112—113].

Подрядным методом строились: ряжевый причал, подземный склад
«Т», водопровод на ручье Поганка, жилой дом на ул. Советской, барак на
ул. Красная Сопка, склад ПВО, скотный двор и овощехранилище. На них
работали Управление военно-строительных работ (УВСР) № 801, трест
«Камчатрыбстрой», АКОстрой, земкараван «Зея», ИТК № 7.

К 1 июня 1944 г. основными капитальными объектами в порту АКО являлись начатый в ноябре 1943 г. подземный склад (его готовность оценивалась в 35,8 %) и ряжевый причал, к сооружению которого приступили 1 декабря 1943 г. (готовность 41 %) [32, л. 7].

На ряжемом причале водолазы ЭПРОНа выравнивали дно. Черпать грунт и засыпать его за ряжи вначале предполагалось при помощи «Зеи», но в действительности эту работу выполнил подъемный кран, установленный на понтоне и снабженный грейфером (захватом для сыпучих грузов) [31, л. 114].

План грузооборота на 1944 г. утвердили 16 мая 1944 г. в объеме 500 000 т, из них 400 000 т грузов и 100 000 т бункерного угля. Через пирсы должны были пройти 340 000 т, остальное — через рейд. Среднесписочный состав портовиков определялся в 1 150 чел., а дневная норма выработки на одного человека — в 6,6 т [33, л. 179].

Фактический грузооборот в 1944 г. достиг 562 896 т, причем механизмами обработали лишь 269 595 т. Через пирс прошли 278 733 т, были обслужены 340 судов [34, л. 1, 4]. Грузовой план 1944 г. был выполнен на 102,3 %. В порту работали 1 140 чел. Себестоимость грузовых работ выросла до 23 руб. 28 коп., составив 109 % плановой.

Подсобное хозяйство вновь сработало слабо: несвоевременная и некачественная обработка посевов и неиспользование необходимых агротехнических мероприятий привели к крайне низкой урожайности основных культур — картофеля и капусты. Наблюдался падеж скота: хозяйство лишилось одиннадцати свиней и трех лошадей. Все это дало 110 тыс. руб. сверхплановых убытков.

В целом порт получил прибыль в размере 11 775 тыс. руб. при задании 8 830 тыс. С планом капитальных вложений он справился на 90,8 %. Все это позволило руководству АКО признать его работу удовлетворительной [35, л. 1—2].

Вот лишь несколько эпизодов из жизни предприятия в 1944 г. 17 февраля началась сборка полученных портом 40 импортных грузовых автомашин. Их следовало пустить в эксплуатацию к 5 марта. Для сборки выделялись люди от разных подразделений АКО: от порта — двенадцать, от ЖБФ — один, от АКОстры — двое, от ОРС — шестеро работников. Одновременно АКОстрой приступил к изготовлению 40 деревянных кузовов. Чтобы укомплектовать новые машины, отделу кадров АКО следовало выявить в городских предприятиях общества шоферов, работавших не по специальности, и направить их в порт. Кроме этого, не позднее 20 февраля должны были заработать курсы подготовки шоферов численностью 60 чел. [36, л. 120].

Пока же, до вступления новых машин в строй, 1 марта 1944 г. облисполком принял решение № 85сс «О мобилизации автотранспорта из хозорга-

низаций для Петропавловского порта». Для скорейшей вывозки спецгрузов, скопившихся в порту, руководители городских предприятий и учреждений должны были выделить порту автотранспорт с шоферами сроком с 1 по 10 марта 1944 г. Камчатторг, Камчатрыбстрой, Комхоз, ОРПС, ИТК № 7, облизполком обязывались предоставить в общей сложности 36 машин [37, л. 7].

В свою очередь порт помогал другим предприятиям АКО. Так, 19 октября 1944 г. он передал двигатель электростанции мощностью 180 л. с. с генератором и прочим оборудованием Кичигинскому рыбокомбинату. А через месяц Петропавловской моторно-рыболовной станции безвозмездно отдали динамомашину мощностью 30 кВт [38, л. 166; 39, л. 30].

В 1944 г. началось создание аварийно-спасательного и судоподъемного отряда (АССО). В течение 1941—1944 гг. недалеко от Петропавловска потерпели бедствие в общей сложности 28 судов, обездуглившихся в море, севших на мели, утративших ход и управление. Так, пароход АКОфлота «Ламут», не дойдя до порта 75 миль, потерял винт. Оставшееся без движения судно ветром силой восемь баллов понесло к берегу. Высланные на помощь суда подошли к «Ламуту» спустя 9 часов, когда аварийный пароход уже находился в непосредственной близости к берегу и был на грани гибели. Моряки бросили якорь, задержавший «Ламут» в 300 м от скал, и в этот момент ветер сменил направление, что предотвратило кораблекрушение. Только на третьи сутки «Ламут» взял на буксир траулер, подошедший с западного побережья Камчатки.

Все это свидетельствовало о том, что порту требуется специальное спасательное судно, которое бы могло оказывать помощь терпящим бедствие гораздо быстрее и с большим эффектом, предотвращая гибель людей, судов и грузов, «которое в течение одной навигации себя окупит» [40, л. 11]. Оно должно было иметь радиус действия около 1 500 миль, скорость хода 20—25 узлов и работать на жидком топливе.

Но пока о таком судне оставалось только мечтать. Вместо него 17 декабря 1943 г. управление АКО распорядилось передать порту к 1 февраля 1944 г. по балансовой стоимости траулер Морлова АКО «Дальневосточник». Его решили укомплектовать специальным оборудованием и инвентарем [30, л. 32]. «Дальневосточник» совершенно не удовлетворял требованиям к аварийно-спасательным судам ввиду малой скорости, ограниченной автономности и незначительных размеров.

17 апреля 1944 г. стало известно штатное расписание организуемого АССО. Оно включало 40 должностей, в том числе восемь для баржи, две — для разъездного катера, четыре — для водолазного бота. «Основой для подготовки матчасти должно быть одно из судов и снаряжение, применявшееся при работах на пароходе «Большой Шантар», а также две водолазные

компрессорные станции, прибывшие с импорта». Для подготовки 20 водолазов в Петропавловск выехал специалист Громов [25, л. 26—27].

Еще одной неразрешенной проблемой оставалось отсутствие в порту ледокола. К чему это приводило, можно показать на примере траулера Морлова «Палтус». 21 и 22 февраля 1944 г. он, пробиваясь через лед для захода в Ковш, попал в ледяной затор «с угрозой быть снесенным подвижным льдом на Раковую мель». Маневрируя в ночной темноте, траулер сильно повредил перо руля. Убыток от этого происшествия составил 93 576 руб. [39, л. 37].

22 декабря 1944 г. в порту «для производства испытаний гражданам Советского Союза на получение судоводительских и судомеханических званий» была образована квалификационная комиссия под председательством старшего инспектора флота НКРП СССР при АКО Апенкина [40, л. 29].

Состояние порта АКО на 10 октября 1944 г. характеризуется в обращении Я. Я. Завадского к наркому рыбной промышленности СССР А. А. Ишкову. По его словам, несмотря на усиление причального хозяйства и механизации порта, для его благоустройства ничего не было сделано. Дороги не укреплялись: так, трасса, проложенная на м. Сигнальный, наполовину своего полотна была смыта морем, машины по ней проходили с большим трудом. Территория затапливалась водой, во время дождя она вся была залита грязью. «Набережная со стороны города захламлена, застроена разными лачугами, требующими срочного сноса, на месте которых должна пройти дорога, связывающая Кошку, посолзавод, холодильник, порт...». Территория порта требовала планировки и асфальтирования. Планировки требовали и «тыловые» площадки на 6-м километре (сейчас здесь расположен городской рынок).

Особую тревогу вызывало состояние жилья, которое «является жалким ничтожеством по сравнению с необходимым. Вместо культурных, благоустроенных квартир для рабочих и служащих имеем в основном общежития не только для холостяков, но и для семейных. Личный состав живет исключительно скученно, не ликвидированы до сего времени двойные нары, созданные условия не стимулируют закрепления и оседания рабочих, наоборот, способствуют текучести» [41, л. 247].

К 25 октября 1944 г. порт имел один главный причал длиной 74 м, на котором продолжались работы по его удлинению до 190 м для одновременной обработки двух судов (большого и среднего). Склады могли принять одновременно 6 610 т. Механизация включала два автокрана «Лорейн», пять передвижных кранов «Броунинг», три гусеничных крана и транспортеры: пластинчатые длиной 60 м, ролганговые — 300 м и десять ленточных [32, л. 31 об.].

В ноябре 1944 г. ожидался ввод в строй четырех механизированных причалов на Кошке, предназначенных для обработки импортных грузов.

Это означало, что вскоре на ограниченной территории и акватории Ковша фактически начнет действовать организованный в соответствии с подписанными еще 16 октября 1943 г. постановлением ГКО № ГОКО-4344-с и распоряжением СНК СССР № 19769-РС морской порт, «подчиненный непосредственно Центральному управлению морских портов Наркомморфлота». Таким образом, в Петропавловске вновь должны были иметься две сходные структуры: рыбный и торговый порты.

21 августа 1944 г. Завадский сообщал секретарю обкома ВКП(б) Петрову и начальнику АКО Кулаженко о предстоящем начале работы порта НКМФ. «К существующим в рыбном порту одному причалу и в Морфлоте двум причалам 8—10 ноября с. г. войдут в строй еще четыре механизированных причала Морфлота и один причал ряжевый Рыбпрома. В связи с этим должна произойти организационно-структурная перестройка, которая должна либо объединить однородное хозяйство, либо создать новую параллельную организацию Наркомфлота» [41, л. 263].

Для полноценной работы порта НКМФ, в распоряжение которого отходили деревянный причал на Кошке, четыре новых причала из металлического шпунта, оборудованные порталными кранами, механизированный причал с тяжеловесным краном, два причала на м. Сигнальном, один из которых продолжал строиться, требовался штат в составе 2 100 чел. Он включал 940 грузчиков, 200 механизаторов, 190 складских рабочих, 130 водителей и механиков, 50 управленцев, 30 служащих конторы капитана порта, 50 моряков портофлота. Для укомплектования такого большого коллектива требовалось найти 1 710 чел., а для того, чтобы расселить их — дополнительно построить 33 550 кв. м остродефицитного жилья.

Эта задача в условиях Петропавловска являлась неразрешимой. По общему мнению начальников обоих портов — НКМФ А. И. Асеева и АКО Я. Я. Завадского, — изложенному в докладной записке обкому ВКП(б), датированной 17 августа 1944 г., государственная и хозяйственная целесообразность требовала организации единого морского порта. И хотя при этом его будущая ведомственная подчиненность решающей роли не играла, объединенный порт проще было создать на базе уже работавшего порта АКО. В этом случае в ноябре 1944 г. единый порт мог располагать восемью действующими и двумя достраивающимися причалами, достаточным количеством складов, механизмов и самоходных плавсредств.

Наличие персонала в портах и потребность в нем показаны в табл. 5.4.

Таблица 5.4

Порт АКО		Порт Наркомморфлота		Объединенный порт	
наличие	требуется	наличие	требуется	наличие	требуется
1 171	1 203	11*	2 114	1 239	2 569

* 8 чел. — управление порта, 3 чел. — коммунальное хозяйство.

Как видно из табл. 5.4, для полного укомплектования обоих портов требовалось в общей сложности 2 135, а для объединенного — всего 1 330 чел.

Преимущества от создания единой структуры «на базе существующего порта АКО» заключались, по мнению авторов записки, в следующем: «1. Порт Наркомморфлота к ноябрю 1944 г. не может проводить погрузо-разгрузочные работы из-за отсутствия рабочей силы, жилого фонда и т. д. 2. Для самостоятельного существования портов раздельно требуется 3 317 чел., при объединенном порте — только 2 569... Экономия при средней зарплате 665 руб. — 5 970 тыс. руб. в год. 3. Снижение объемов жилищно-коммунального строительства. 4. Снижение объемов производственных и бытовых зданий, экономия приблизительно 2 млн руб. 5. Повышение эффективности использования погрузо-разгрузочных работ, механизации, автотранспорта, плавсредств, площади» [40, л. 45].

Идею объединения портов Завадский отстаивал и в дальнейшем. Об этом свидетельствует черновой вариант его докладной записки от 21 августа 1944 г., адресованной наркому рыбной промышленности А. А. Ишкову.

«Анализируя работу порта за четыре года, становится ясно, что качество и успех работы заключается не в том, какому ведомству порт принадлежал или будет принадлежать, а в оснащении, оборудовании и обеспеченности рабочей силой. Петропавловский порт имеет перед собой огромную перспективу в связи с развитием рыбной промышленности... Стоящие перед портом задачи в настоящее время по переработке импорта в таких масштабах являются временными... Как вывод необходимо признать, что все сооружения и оборудование строящегося порта Морфлота должны быть переданы Наркомрыбпрому, являющемуся основным и единственным хозяином всей промышленности на Камчатке. Обеспечение развивающегося и растущего рыбного хозяйства в объеме собственно Рыбпорта, то есть двумя пристанями, невозможно» [40, л. 51].

Завадский просил наркома донести его мнение до заместителя Председателя СНК А. И. Микояна, давнего куратора и «лучшего друга Камчатки», как его называли в 1930-х гг. Во время войны Микоян уделял много внимания вопросам, связанным с поставкой грузов из США в СССР, а следовательно, — и проблемам местного портостроительства. Более того, в своих воспоминаниях он указывал, что являлся его организатором. Он постоянно интересовался ходом строительства порта, получая информацию по линии НКРП и НКМФ, а также от уполномоченного Наркомвнешторга в Петропавловске. По словам Завадского, в 1943 г. Микоян считал, что новый порт не должен был принадлежать НКМФ [40, л. 52].

Спустя без малого год, 27 июля 1945 г., Завадский вновь обратился к А. А. Ишкову: «Работаю я на Камчатке 23 года с подъемом первого советского флага. При моем участии развивалась рыбная индустрия, строились

наши заводы. Участвуя в этой работе непосредственно, я пришел к выводу, который хочу Вам изложить. Камчатка по сравнению с сырьевыми возможностями много недодает стране рыбной продукции, играющей огромную роль в пищевом балансе страны, особенно в настоящее время... Увеличение добычи рыбы... возможно при наличии хорошо развитой, технически оснащенной морской рыбной базы, которой является порт Петропавловска. Петропавловск необходимо превратить в первоклассный рыбный порт нашей страны, грузооборот которого должен быть до миллиона тонн в год.

Расширять в нужном объеме существующий рыбпорт, который имеет только один причал, нецелесообразно, так как вновь построенный порт Морфлота, имеющий тяжелую механизацию в нужном количестве для обеспечения будущей работы рыбной промышленности, в настоящее время загрузки не имеет, а с прекращением импорта будет на простое».

Существование двух портов, как мы знаем, Завадский считал нецелесообразным. Это ярко подтверждали результаты их работы в 1945 г., когда из 150 тыс. т импорта рыбный порт на одном причале принял 74 тыс. т, а торговый на четырех — всего 76 тыс. т [42, л. 87].

«План обоих портов при всем напряжении в грузопотоке с расчетом на наилучшие перспективы может составлять 520—540 тыс. т, то есть то, что Рыбпортом было сделано в 1944 г. при значительно меньших затратах... Эти два хозяйства нужно объединить в один порт Наркомрыбпрома; это объединение явится фундаментом для развития огромного рыбного хозяйства».

«Как работника порта, меня очень волнует вопрос создания мощной обрабатывающей базы-порта, который удовлетворял бы и не препятствовал дальнейшему росту рыбной промышленности. Из этого вытекает разрешение вопроса об объединении портов Морфлота и Рыбпрома в одно большое транспортное хозяйство, ведать которым должен Наркомрыбпром, также организацию и внедрение грузоперевозок несамоходным флотом, что исключительно благоприятно должно отразиться на общем развитии экономики Камчатской области, а также вопрос закрепления кадров и ликвидации их текучести, которая очень тяжело отражается на состоянии работы» [42, л. 87—88].

Сам А. И. Микоян побывал в Петропавловске в сентябре 1945 г., уже после завершения Второй мировой войны. Столь высокопоставленный государственный деятель посетил Камчатку впервые за годы советского периода ее истории. Видимо, оценив ситуацию на месте, он склонился к решению о нецелесообразности объединения портов.

Интересно, что идея их слияния на местном уровне не снималась с повестки дня и позже. Она упоминается в проекте «Основных наметок для составления пятилетнего плана развития народного хозяйства Камчатской

области на 1946—1950 гг.», составлявшемся в декабре 1945 г., в котором строительство морского порта называлось «первоочередной задачей» [43, л. 18, 174]. Правда, теперь инициатором объединения выступал уже торговый порт.

Идея объединения была окончательно откинута к концу 1940-х гг. с созданием в Петропавловске Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства, в ведение которого перешел торговый порт.

План первого квартала заключительного военного 1945 г. в объеме 65 000 т рыбный порт перевыполнил на 132 %, переработав 86 251 т. Высокие темпы сохранились и в апреле: вместо 20 000 т портовики обработали 25 000 т. При суточной норме погрузо-разгрузочных работ 6,6 т на человека, фактически выполнялось: в январе — 7,1, в феврале — 8,3, в марте — 10,3 и в апреле — 13,4 т. Простой в первом квартале составили всего 4 % от рабочего времени.

За столь высокие результаты коллектив порта в соревновании НКРП СССР получил вторую премию в сумме 120 000 руб. Лучше всех работали бригады Немчинова, Поданева и Счастливого, токари Штемберг и Шевцова, фрезеровщик Конюшков [44, л. 11].

Доставались портовики и поощрения другого рода. Так, Я. Я. Завадский обратился к заместителю наркома И. А. Шередека за разрешением «на отпуск телки в возрасте от одного года до двух лет из хозяйства АКО за наличный расчет рабочему тов. Абрамчук Василию Константиновичу, работающему в порту 12 лет, как хорошему, добросовестному работнику, одновременно учитывая, что тов. Абрамчук В. К. имеет на своем иждивении четырех детей дошкольного возраста. Приобретение коровы на рынке не представляется возможным» [38, л. 54].

Численность портовиков в начале года несколько уменьшилась: в соответствии с распоряжением СНК СССР от 11 декабря за № 22615-РС 3 января 1945 г. порту НКМФ «в порядке перевода на постоянную работу» передавались 200 рабочих [45, л. 1].

За первое полугодие 1945 г. в порт АКО прибыло 104 997 т, в том числе 73 416 т импорта (то есть 69,9 %). Его структура по сравнению с 1944 г. качественно не изменилась: хлебные грузы в ней составили 25 969 (35,4 %), продовольствие — 6 209 (8,45 %), нефть наливом — 13 047 (17,8 %), нефть в таре — 779 (1,1 %), металлы — 5 977 (8,1 %), оборудование — 5 077 (6,9 %), разные — 11 669 т (22,25 %). Большим каботажом из этого количества отправилось на место назначения 44 425 т, в том числе: хлебных грузов — 6 508, нефтяных — 1 918, соли — 5 566, угля и кокса — 8 349 [46, л. 51].

9 августа 1945 г. СССР объявил войну Японии. В этот же день на территории Камчатской области было введено военное положение. Всем местным организациям и предприятиям следовало «оказывать всемерную

помощь и содействие военному командованию, использовать местные силы и средства для нужд обороны и обеспечения общественного порядка и безопасности».

Вот с каким настроением встретили труженики порта известие о начале войны: «Любимая, родная страна! О тебе в этот день с нежностью думают миллионы советских патриотов. Любовь к тебе так же безгранична и ярка, как ненависть к исконному врагу русского народа — к японским агрессорам. Этими чувствами были наполнены слова трудящихся, выступивших на многолюдном митинге в Петропавловском порту. В их словах были спокойствие и уверенность, непоколебимая воля и готовность стать на защиту социалистической Камчатки, фронтовым трудом помочь Красной Армии и Военно-Морскому флоту в уничтожении японской агрессии, в скорейшем восстановлении всеобщего мира.

— Для того чтобы усилить мощь нашей Родины, — говорит бригадир грузчиков стахановец Поданев, — мы будем работать еще лучше, в срок и точно выполнять все задания. А если придется, мы в любую минуту готовы взять в свои руки оружие и направить его против японских самураев. Мы все с сегодняшнего дня считаем себя мобилизованными».

А вот что заявил бригадир грузчиков Немчинов: «Наша бригада четыре года держит первенство в социалистическом соревновании. Сейчас мы обещаем работать с новым напряжением сил. Пусть наш честный труд послужит Красной Армии помощью в борьбе против японских самураев».

Единодушным мнением портовиков стал лозунг: «Еще теснее сплотимся вокруг Советского правительства, нашей большевистской партии, вокруг вождя народов товарища Сталина для новых производственных успехов. Самоотверженным трудом поможем Красной Армии и Военно-Морскому флоту быстрее восстановить всеобщий мир» [47, № 158].

14 августа 1945 г. в Петропавловске и его окрестностях на весь период действия военного положения вводилось полное затемнение, «не оставляя ни одной светящейся точки». С наступлением темноты запрещалось движение автотранспорта, не оборудованного светомаскировкой [47, № 158].

Заключительной операцией Второй мировой войны стала высадка десанта на Курильские острова, проведение которой советское командование возложило на силы Камчатского оборонительного района (КОР), возглавляемого генерал-майором А. Р. Гнечко.

Петропавловская военно-морская база, располагавшая тремя десятками небольших кораблей, не могла разместить на них всех десантников с их вооружением, техникой, продовольствием и боеприпасами. Поэтому часть воинов было решено доставить на Курилы на гражданских судах, стоявших в Петропавловске и временно мобилизованных из АКОфлота, Морлова АКО и Дальневосточного морского пароходства.

Но двенадцать судов имели на борту большое количество груза, препятствовавшего посадке людей и размещению техники и вооружения. Поэтому их пришлось спешно разгружать силами портовиков, военнослужащих и горожан. За короткий срок — 15—16 часов — трюмы восьми пароходов были освобождены от содержимого на 35—40 % [48, с. 28—32].

Утром 15 августа части, выделенные для десантной операции, получили приказ командующего КОРОм о сосредоточении в районе порта. Недостаток причалов привел к тому, что с каждого из них приходилось грузить одновременно несколько плавсредств. Чтобы упорядочить эту процедуру, суда обрабатывались по специальному графику. Приняв людей и грузы, они отходили на рейд, а их места занимали следующие.

Еще в сентябре 1943 г. начальник АКО приказал порту изготовить и разместить в неприкосновенном запасе восемь конских, 46 стальных и манильских стропов, 18 грузовых сеток для обеспечения погрузки войск и воинских грузов. Для приема больных и раненых подготовили четыре площадки, а для быстрой высадки «при массовых и оперативных воинских перевозках» — шесть звеньев трапов. Необходимые консультации в этом деле оказывал военный комендант лейтенант Рожков [49, л. 33]. Теперь пришла пора использовать это имущество по назначению.

Посадка десанта закончилась к вечеру 16 августа 1945 г. Ранним утром 17 августа караван из 64 вымпелов двинулся в путь на Курилы. Всего на борту кораблей и судов разместились 8 824 десантника, 492 пулемета, 123 миномета и 95 орудий.

С рассветом 18 августа началась высадка с боем десанта на остров-крепость Шумшу. Во время высадки и после завершения операции большую помощь войскам оказали портовики, добровольно пошедшие с десантом. Они разгружали транспорты, размещали на берегу снятые с них грузы и обеспечивали работу мелких плавсредств. За организацию и руководство этой работой начальника порта Я. Я. Завадского наградили орденом Отечественной войны 1-й степени, а начальника погрузо-разгрузочного отдела Н. К. Мельничука — орденом Красной Звезды. 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» представили стивидора А. Т. Бабикова. «За самоотверженный труд по выгрузке техники, боеприпасов и вооружения под обстрелом противника с судов за период боев на островах» к наградам были представлены грузчики и их бригадиры: Наданов, Чугунчиков, Корецкий, Ленский, Жуган, Казеонов, Михайлов и другие.

Размещенный на Шумшу японский гарнизон сложил оружие 23 августа 1945 г. В этот же день был занят соседний остров Парамушир. Вскоре военные действия завершились полной капитуляцией Японии.

В воскресенье 2 сентября 1945 г. военное положение в Камчатской области было отменено [47, № 163, 175]. Война, стоившая советскому народу огромных жертв и лишений, завершилась.

«С ликованием прослушали трудящиеся Петропавловского рыбного порта АКО обращение товарища Сталина к народу. Радостная весть о победе над Японией быстро облетела все участки и цеха. Утром состоялся многолюдный митинг.

— У нас к Японии есть свой особый счет, — сказал выступивший на митинге тов. Литвинов. — Мы помним вероломное нападение японских захватчиков на Порт-Артур, не забыли годы оккупации Дальнего Востока. Русский народ не простил еще японских самураев за нападение на нашу страну в районе озера Хасан. Сейчас наступил час расплаты. Красная Армия и советский народ победили Японию, поставив ее на колени. Наступил долгожданный мир во всем мире. Слава товарищу Сталину, руководителю и вдохновителю наших побед!

— В этой победе мы обязаны тому, кто вдохновлял и организовывал советский народ на героический труд в тылу и на боевые дела на фронте, — говорит электросварщик тов. Баширов, — нашей славной партии большевиков, организатору побед товарищу Сталину. Я все четыре года трудился по-стахановски, выполнял задания на 200—300 процентов. Обязуюсь в честь победы над Японией работать так же хорошо, выполнять нормы не ниже 200 процентов.

Коллектив порта дал слово в мирное время работать высокими темпами, досрочно выполнять все производственные задания» [47, № 176].

В 1945 г. план переработки грузов был выполнен на 123 %. В этом году суда обрабатывались значительно быстрее чем в предыдущем, не смотря на то, что фактическая численность персонала составила 892 чел. Производительность труда выросла на 18,7 % против прошлого года и на 27 % по сравнению с планом на 1945 г. Впервые деятельность предприятия признавалась даже не удовлетворительной, а хорошей [50, л. 1].

В течение 1945 г. через порт прошли 477 судов и свыше 34 тыс. пассажиров (табл. 5.5) [46, л. 89].

Таблица 5.5
Пассажиров

Месяц	Посещение судами				
	всего	НКМФ	АКОфлот	Морлов	Севморпуть
Январь	32	28	3	1	—
Февраль	42	38	—	4	—
Март	47	40	4	2	1
Апрель	23	18	4	1	—
Май	44	38	2	2	2
Июнь	38	27	5	3	3
Июль	50	36	5	6	3

639
621
1 590
171
744
1 141
2 695

Месяц	Посещение судами					Пассажиров
	всего	НКМФ	АКОфлот	Морлов	Севморпуть	
Август	48	40	4	4	—	117
Сентябрь	40	34	2	4	—	—
Октябрь	57	41	8	7	1	18 347
Ноябрь	29	23	5	1	—	3 377
Декабрь	27	20	5	2	—	4 659
Итого:	477	383	47	37	10	34 101

Как видно из вышесказанного, за военные годы деятельность порта АКО претерпела существенные изменения. В 1940 г. он располагал одним пирсом на два трюма, ограниченным числом плавсредств и совершенно не имел механизации. В таких условиях за год предприятие переработало 242 000 т. В первый же военный 1941 год при том же оборудовании и при резком дефиците рабочей силы через него прошли 262 496 т, то есть на 8,5 % больше.

Военная обстановка изменила назначение порта: с 1942 г. он стал перерабатывать импорт, который в 1943—1945 гг. занял в грузообороте основное место. В 1942 г., после начала действия еще одного причала на м. Сигнальном и трех передвижных кранов, работая с привлечением до 40 % мобилизованного городского населения, порт переработал уже 321 800 т. Если до 1942 г. он обслуживал преимущественно рыбную промышленность, то в 1942 г. впервые принял 40 000 т импортных грузов.

В 1943 г., эксплуатируя третий причал и дополнительно построенную грузовую площадку, при наличии 20 автомашин и плановой обеспеченности рабочей силой, портовики перевалили 345 830 т. Доля импорта достигла 152 577 т или 44,1 % грузооборота. При этом его значительное количество составили «тяжеловесы», то есть танки, паровозы, громоздкое оборудование весом до 93 т. С судов их снимали вручную из-за отсутствия тяжелой механизации.

При этом суда НКМФ, как правило, обрабатывались преимущественно перед другими, в том числе и АКО. Распределение судов, посетивших порт в 1941—1943 гг., по ведомственной принадлежности показано в табл. 5.6.

Таблица 5.6

Год	НКМФ	НКРП	Иностранные	Всего
1941	136	83	5	224
1942	167	112	2	281
1943	349	132	2	483

Только за первое полугодие 1944 г., оснастившись пятью дополнительными подъемными кранами и автомашинами, имея рабочую силу в объеме прошлого года, порт переработал 321 000 т, то есть годовой план 1942 г.,

в том числе 191 000 т импорта. В этот период доля американских поставок в общем грузообороте достигала 70,2 %.

Производительность труда за период 1940—1944 гг. выросла с 3,2 до 7,9 т на одного работника в сутки, а стоимость перевалки тонны груза снизилась за это время с 35 руб. 41 коп. до 19 руб. 87 коп., или более чем наполовину.

Количество заходивших в порт судов росло год от года: если в 1940 г. оно составило 198, то в 1945 г. — 477. Недостаток территории и причалов, нехватка рабочей силы вызывали простои флота, особенно в те периоды, когда он подходил «пачкообразно». Так, осенью 1943 и зимой 1944 гг. в порт ежесуточно прибывали до семи судов, несмотря на тяжелые ледовые условия и отсутствие ледокола. В 1943 г. простой из-за отсутствия пароходов составил два месяца, а в 1944 г. значительный простой пришелся на период с 15 апреля до 25 мая, после чего порт начал испытывать острый недостаток и причалов, и рабочих рук.

Время обработки судов стало резко снижаться с расширением причального фронта и внедрением механизации. Если в 1941 г. оно в среднем составляло 41,5, в 1942 г. — 33,2, в 1943 г. — 12,9, а в 1944 г. — несмотря на тяжелые зимние условия — всего 13 часов.

За первые четыре месяца последнего военного 1945 г. порт АКО переработал 111 251 т вместо плановых 85 000, то есть вновь перевыполнил задание почти на треть.

За время войны в нем выросло и укрепилось движение стахановцев и ударников. Если в конце 1941 г. насчитывалось 95 стахановцев, то через год — 150 стахановцев и 91 ударник. В 1943 г. количество стахановцев удвоилось, составив 302 чел. Вместе с ними работали и 82 ударника. С учетом того, что списочный состав кадровых работников порта в 1943 г. составил 496 чел., доля передовых тружеников в их числе достигла 77,5 % [51, л. 11 об.].

За годы войны порт пополнился 50 автомашинами «Студебеккер», десятью кранами «Браунинг» и «Спидер» грузоподъемностью до 10 т. Были построены три новых причала (на м. Сигнальном, Кошке и на месте старого пирса) на четыре трюма каждый. Безмоторный флот вырос более чем в три раза (в 1940 г. он вмещал 500 т, а в 1944 г. — 1 650 т). Значительно расширилась территория за счет м. Сигнального, Кошки и рефулирования площадки у центральных складов (в северной части порта). Складская емкость увеличилась более чем в два раза (в 1940 г. — 5 750, в 1944 г. — 15 000 т). На открытых площадках в 1944 г. можно было хранить 75 000 т вместо 12 000 в 1941 г. [41, л. 232].

В результате расширения материальной базы, правильной организации работ, внедрения механизации, поднятия производительности труда

и улучшения дисциплины порт АКО справился с поставленными перед ним важнейшими государственными заданиями (табл. 5.7).

Таблица 5.7

Год	В тыс. тонн		Процент выполнения
	план	факт	
1940	360,8	242,1	67,1
1941	351,3	262,5	74,7
1942	265,0	321,8	121,4
1943	270,0	345,8	128,1
1944	500,0	562,9	112,6
1945	220,0	288,5	131,1

Как видно, за 1942—1945 гг. через порт АКО прошли более полутора миллионов тонн грузов, ставших немалой помощью воюющей стране.

По решению ГКО в 1945 г. НКМФ СССР должен был выполнить в Петропавловске для АКО силами строившего торговый порт треста «Камчатморстрой» следующие работы ориентировочной стоимостью 8 850 тыс. руб.:

- изготовить и забить в основание холодильника 768 свай;
- построить у холодильника ряжевый причал длиной 150 м;
- соорудить мелководные причалы общей длиной 450 м.

Весной 1945 г. началось возведение причальных набережных из металлического шпунта, но затем НКРП распорядился строить деревянные причалы. Это, по мнению руководителя Камчатморстроя А. Н. Виноградова, «значительно усложнило работу, так как перспективы получения леса в 1945 г. очень неблагоприятны. Камчатморстрой не имеет подготовленных кадров для этих работ, так как до сего времени выполнял работы другого профиля». Для выполнения перечисленного выше требовалось до 450—500 рабочих. К тому же объекты не были обеспечены необходимой проектной документацией [44, л. 57—58].

Из-за неполучения необходимых материалов и оборудования запланированные работы шли медленно и завершились лишь в конце 1950-х гг.

Рыбный порт в 1945 г. по-прежнему оставался одним из наиболее крупных предприятий Петропавловска. В середине этого года наш город населяли 35 373 жителя. Его четыре основных улицы простирались вдоль гористых склонов окрестных сопков, крутизна которых достигала 12°. Главная из них — Ленинская, мощеная, шириной 30 м, — начиналась у южного берега оз. Култучного. На ней располагались школа им. А. М. Горького, областной драматический театр на 400 мест, областная библиотека, горком ВКП(б).

Выше Ленинской параллельно ей шла ул. Советская, имевшая такую же ширину. На ней стояли двухэтажное каменное здание школы, переоборудованное в военный госпиталь (ныне лицей № 46), бывшее японское консульство, дом НКВД, метеостанция, трехэтажный радиоцентр, электростан-

ция и другие сооружения. Еще выше по склону находились ул. Партизанская и Нагорная с несколькими кривыми переулками.

Подавляющая часть городской застройки (90 %) представляла собой деревянные, преимущественно одноэтажные домики, состоявшие из нескольких комнаток с коридором. Их средний размер составлял 6 на 8 м.

В городе в 1945 г. имелись два лесозавода, стоявшие на Озерновской косе и на оз. Богородском, две швейные мастерские, центральная телефонная станция, радиостанция мощностью 1,2 кВт, почтамт, восемь клубов, Дом Красной Армии, пять школ, морской рыбопромышленный техникум, медицинское и педагогическое училища, школа политпросвета, парк культуры и отдыха на сопке Никольской, три больницы на 212 коек. Ежедневно тиражом 15 тыс. экземпляров выходила газета «Камчатская правда».

На восточном берегу б. Раковой стоял поселок Индустриальный, в котором в 849 домах жили 7 020 чел. Здесь же размещалась капитальная школа им. А. С. Пушкина. Большинство населения поселка трудилось на судовой верфи, ремонтировавшей торговые, рыболовные и военные суда, а также строившей мелкие плавсредства. Верфь имела плавучий док грузоподъемностью 5 000 т.

У подножия сопки Мишенной находился АКОпоселок — центр управления рыбной промышленности Камчатки. Здесь размещались различные подразделения АКО, школа им. Л. Н. Толстого, баня, клуб. У северо-западного склона горы Зеркальная стоял сухарный завод. В километре к северу от АКОпоселка раскинулись угодья Петропавловского совхоза им. Сталина (780 жителей). Совхоз располагал 140 лошадьми, 338 головами крупного рогатого скота, стадом в 98 свиней и 332 га посевной площади.

Население центра города, АКОпоселка и поселка Индустриального пользовалось водой из водоразборных колонок. Жители окраин Петропавловска брали воду в колодцах и ручьях [52, с. 121—122].

Перспективы, открывавшиеся перед рыбным портом в послевоенный период, представлялись его руководителю Я. Я. Завадскому в следующем виде: «Перед портом должны будут встать совершенно новые задачи, которые потребуют мощной базы, не только производящей грузовые работы, но и обеспечивающей полностью работающий флот, в особенности траловый, с тем, чтобы рыбаки, зайдя в порт, свободно планово могли бы готовить флот к выходу в море... Обслуживание должно дойти вплоть до предоставления широкой возможности моряку провести время на берегу таким образом, чтобы проведенный досуг обеспечил борьбу за лучшие уловы и материальную обеспеченность...» [40, л. 49—52].

Дальнейшее развитие предприятия связывалось с ростом рыбной промышленности — основой областной экономики того, да и нашего времени. Тормозом для него оставалась недостаточная социальная инфраструктура.

ра, совершенствованию которой на протяжении двух предшествующих десятилетий уделялось крайне незначительное внимание.

«В отношении создания условий для закрепления кадров в промышленности ничего не сделано. Основной наш бич — это жилищно-бытовые условия. Недоснабжение из года в год области, и в частности Петропавловска, строительными материалами привело к тому, что в порту вместо 8 кв. м на душу имеем в среднем 4 кв. м. Бытовые условия не стимулируют закрепления кадров на Камчатке, имеем огромную текучесть на материк, особенно людей, проработавших на Камчатке четыре-пять лет.

Здравоохранение не обеспечивает нужд трудящихся. Основная масса больных выезжает для восстановления здоровья на материк и, как правило, не возвращается... Культурно-просветительские учреждения запросов не удовлетворяют. На весь город одно кино и один театрик. Вокзала и гостиницы нет, рабочие, едущие на комбинаты, а также возвращающиеся на материк через Петропавловск, неделями живут под открытым небом в ожидании парохода.

Заработная плата, в частности в рыбпорту, на 40 % ниже зарплаты во Владивостоке, в то время как цены на товары и продукты на уровне цен Владивостока. Все это создает огромную тягу на материк, в то время как Камчатке нужны десятки тысяч людей разных специальностей, в особенности огромная нужда в специалистах».

Для создания портовикам и морякам нормальных условий и их закрепления на полуострове в ближайшее время требовалось построить: 9 000 кв. м жилья, что позволило бы достигнуть показателя 8,2 кв. м «на душу», больницу на 25 коек с зубоучастком, рентгеновским, глазным, хирургическим и другими кабинетами, гостиницу на 300 мест, морской вокзал с двумя залами и буфетом, здание управления порта, клуб с кинозалом на 500 чел., «ресторан-столовую с эстрадой», дом отдыха для моряков. Для лечения и отдыха портовиков следовало «обязать соответствующие организации построить и оборудовать один курорт за счет имеющихся поблизости Петропавловска серных, нарзанных источников, грязей для восстановления здоровья больных-ревматиков, желудочно-кишечных заболеваний» [42, л. 87—88]. Выполнить эти планы можно было только при наличии специализированной строительной организации.

Будущее показало, что Завадский совершенно правильно оценил перспективы порта. Реализация его предложений, хотя и растянулась на долгие годы, но позволила превратить Петропавловск в самую крупную постоянно действующую базу рыбной промышленности на Северо-Востоке страны. По своему основному назначению — рыбной гавани — он начал действовать в 1950-е гг.

ИСТОЧНИКИ

1. Исторические этапы развития флота рыбной промышленности и отрасли (1896—1996 гг.) / Под ред. В. Ф. Корельского. — СПб., 1996. — 199 с.
2. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 117.
3. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 515.
4. **Камчатская правда**. Комплект за 1941 г.
5. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 316.
6. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 50.
7. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 514.
8. Там же, д. 593.
9. **ГАКО**, ф. 88, оп. 5, д. 3.
10. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 124.
11. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 520.
12. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 125.
13. Там же, д. 128.
14. Там же, д. 126.
15. **Камчатская правда**. Комплект за 1942 г.
16. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 127.
17. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 51.
18. **Виноградов А. Н.** Краткая записка об истории строительства порта в Петропавловске-Камчатском в 1942—1945 годах // Краеведческие записки. — Петропавловск-Камчатский, 1995.
19. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 576.
- 19а. **ГАКО**, ф. 160, оп. 1, д. 72.
- 19б. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 734.
20. Там же, д. 591.
21. Там же, д. 593.
22. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 130.
23. **ГАКО**, ф. 541, оп. 1, д. 151.
24. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 597.
25. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 128А.
26. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 59.
27. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 132.
28. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 590.
- 28а. Там же, д. 671.
29. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 63.
30. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 133.
31. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 69.
32. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 497.
33. Там же, д. 137.
34. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 64.
35. Там же, д. 68.
36. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 136.
37. Там же, ф. 88, оп. 5, д. 10.

- 38. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 139.
- 39. Там же, д. 140.
- 40. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 595.
- 41. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 67.
- 42. Там же, д. 75.
- 43. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 679.
- 44. Там же, д. 771.
- 45. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 142.
- 46. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 74.
- 47. **Камчатская правда**. Комплект за 1945 г.
- 48. **Христофоров А. Ж.** Морской Курильский десант. Как это было... // Краеведческие записки. — Петропавловск-Камчатский, 1995.
- 49. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 495.
- 50. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 73.
- 51. Там же, д. 62.
- 52. Полуостров Камчатка. Военно-географическое описание. — М., 1945. — 146 с.

ГЛАВА 6. «ВАЖНЕЙШЕЕ ФРОНТОВОЕ ЗАДАНИЕ» (Строительство и начало работы торгового порта Наркомморфлота. 1942—1945 гг.)

Возраставшее количество импортных грузов, направлявшихся в СССР через Петропавловск в рамках военных поставок, требовало принятия мер по расширению местного портового хозяйства. 29 мая 1942 г. ГКО и СНК СССР приняли постановление № 99-РС о создании здесь нового порта с ведомственной принадлежностью НКМФ СССР. На его основании находившийся во Владивостоке заместитель наркома морского флота СССР А. А. Афанасьев 8 июня 1942 г. подписал приказ № 1/ДВ «О строительстве Петропавловского-на-Камчатке порта». В соответствии с ним, организация и выполнение всех капитальных работ на сумму 3 905 тыс. руб. возлагались на Дальморстрой. В Петропавловске организовывалось Управление строительства порта Дальморстроя на самостоятельном балансе. Его начальником назначался П. И. Котт, техническим руководителем — В. В. Каплиев.

Этот приказ стал итогом предварительно проведенной работы, в результате которой были намечены основные объекты будущего строительства. Так, еще 3 июня 1942 г. начальник Дальневосточного государственного морского пароходства (ДВГМП) утвердил титульный список по Петропавловску на 1942 г. на сумму 4 150 тыс. руб. Аналогичный перечень капитальных работ на второй квартал 1942 г., составленный еще до выхода приказа № 1/ДВ, предусматривал снос строений, отчуждение территории, пробную забивку свай под причалы, постройку общежития и временных сооружений, приобретение механизмов и транспорта. Титул третьего квартала 1942 г. на 1 643 тыс. руб. включал достройку причалов первой очереди, складов, сооружение дороги и общежития [1, л. 57—59].

Смету затрат на перевозку из б. Находка в Петропавловск и сборку общежития на 58 чел. владивостокский Дальморпроект составил еще в ноябре 1941 г. Стоимость этих работ в ценах 1936 г. составляла 204 825 руб. [1, л. 40].

Приказ № 1/ДВ определял сроком начала строительства 15 июня 1942 г., причем уже через месяц следовало собрать доставленное из Находки общежитие, к 1 сентября — завершить сооружение угольного причала и площадки для хранения угля на м. Сигнальном, а к 1 ноября — закончить «все остальные объекты титула». Под последними подразумевались, кроме отмеченного выше угольного хозяйства, сухогрузный причал на Кошке, электростанция и два деревянных каркасных склада. Снабжение строительства материалами возлагалось на подразделения ДВГМП, являвшегося заказчиком [1, л. 70—72].

10 июня 1942 г. А. А. Афанасьев одобрил сводный сметно-финансовый расчет на 1942 г. на сумму 4 150 000 руб. в ценах 1936 г., составленный Даль-

морпроектom (главный инженер Дубровин, старший инженер Филин). Он охватывал сооружение деревянного эстакадного причала на Кошке, причала на м. Сигнальном, свайных швартовых палов, образование территории и укрепление берега, устройство дамбы на Кошке, соединявшей образуемую территорию с берегом, двух каркасных складов площадью по 1 920 кв. м, дороги-съезда, электроосвещения и водопровода на Кошке [1, л. 45—46].

19 июня 1942 г. НКМФ утвердил штатное расписание аппарата заказчика ДВГМП в Петропавловске в составе двух человек с месячным фондом зарплаты 2 300 руб. Ими стали уполномоченный по строительству и старший бухгалтер (во второй половине 1943 г. эти должности занимали соответственно Б. С. Хачиян и В. Г. Баранова). В июле 1942 г. начальник Дальморстроя В. И. Степанов утвердил штат управления строительства порта: «Штат управления 16 чел. с окладом 12 590 руб. Производственно-линейный аппарат 11 чел. с 7 390 руб.» [2, л. 6, 14; 3, л. 166].

Управление строительства по плану должно было начать действовать с 15 июня 1942 г., фактически же первая партия стройматериалов и не укомплектованный аппарат управления прибыли в Петропавловск 1 июля 1942 г. В этот же день приемная комиссия управления во главе с В. В. Каплиевым и сдаточная комиссия, возглавляемая главным инженером порта АКО Т. Ф. Макаровым подписали акт о передаче Дальморстрою территории законсервированного холодильника. По этому акту Дальморстрой получил два деревянных склада, деревянный гараж на пять автомашин, временную каркасную парилку для изготовления железобетонных блоков с земляным полом. Ему же достался восьмиквартирный рубленый жилой дом на фундаменте из бутового камня на ул. Советской, 1, каждая квартира которого состояла из четырех помещений, одно из которых использовалось под кухню [1, л. 12—13; 4, л. 2].

20 июля 1942 г. в управлении строительства состоялось техническое совещание. Выступивший на нем П. И. Котт, обрисовав сложное положение, царившее в его хозяйстве, заострил особое внимание собравшихся на недостатке копров: два имевшихся в наличии механизма не справлялись с забивкой причальных свай. Для того, чтобы уложиться в установленный график работ, требовалось срочно восстановить и не позднее 25 августа 1942 г. пустить в действие еще два копра, взятые в аренду. Для выполнения этого срочного задания следовало организовать круглосуточные работы в две смены, а также «выделить одну женщину для обеспечения команд копров завтраками, обедами и ужинами». Это позволило бы экономить время, тратившееся на посещение вечно переполненной столовой.

Еще одной проблемой, требовавшей немедленного решения, называлось «бесхозяйственное отношении коллектива к материальным ценнос-

тям». Во избежание их хищения решили оградить все объекты строительства, установив на них въезды и выезды [5, л. 3—4].

28 августа 1942 г. Котт предписывал обезопасить работы. Для этого в карьере на м. Сигнальном требовалось выполнить безопасный спуск, а грунт разрабатывать террасами шириной не менее 1,5 и высотой не более 2 м. Закоперщики А. М. Матросов и Калинин обязывались не допускать к работе на копрах новых рабочих без инструктажа. Их учеба должна была пройти с 28 августа по 6 сентября. 4 сентября 1942 г. начальник строительства распорядился обеспечивать работавших только кипяченой водой, для чего прорабам участков поручалось организовать специальные места, снабженные бачками и кипятильниками. Начальнику отдела снабжения Васильеву к 7 сентября следовало снабдить всех рабочих рукавицами «по нормам Наркомтранспорта», передав их по акту начальнику участка ИТК № 7 Беркутову. На пошивку рукавиц направили бригаду из шести женщин [6, л. 5, 7].

Начинавшееся строительство столкнулось с массой проблем, в том числе и организационных. Не всегда удавалось обеспечить четкое руководство его отдельными участками. Вскоре последовали первые «оргвыводы»: 7 сентября 1942 г. прораб Н. С. Майборода «как не обеспечивший руководство гидротехническими работами на Кошке» освобождался от обязанностей и переводился в прорабы по строительству жилых домов. Командовать работами на Кошке стал исполняющий обязанности техника Гурьянов [6, л. 8].

План строительства на 1942 г. предусматривал выполнение следующих работ (табл. 6.1) [7, л. 271].

Таблица 6.1

Объекты	Стоимость, тыс. руб.	На 1 сентября 1942 г.
1. Причал на Кошке с территорией	995,0	18,2
2. Два склада	509,3	—
3. Улучшение дороги на Кошку	50,0	48,0
4. Водопровод	275,0	10,7
5. Причал на углебазе	310,2	62,8
6. Образование территории углебазы	616,6	54,3
7. Электростанция с оборудованием	298,1	—
8. Перенос и достройка 12-кв. дома	400,3	110,6
9. Перенос и достройка общежития	302,0	103,6
10. Телеграфная связь	12,5	—
11. Временные здания и механизация	80,0	51,0
12. Внеплановые работы	—	27,4
Итого:	3 819,0	486,6

8 сентября 1942 г. П. И. Котт и инженер производственного отдела Н. А. Корнев отчитывались о ходе его выполнения. Как видно из табл. 6.1, плановое задание спустя два месяца от начала работ было выполнено лишь на 12,7 %.

Все строительство велось вручную из-за отсутствия каких-либо механизмов. Вот что об этом сообщал П. И. Котт начальнику Дальморстроя В. И. Степанову: «Большинство выполненных работ состоят из стоимости рабочей силы. На таких основных объектах, как образование территории углебазы и дороги на портовую Кошку, производится исключительно земляные работы. На объектах: двенадцатиквартирном доме и общежитии — производится сборка последних без укладки стройматериалов, ибо здания собираются вручную из готовых деталей. Кроме того, все работы производятся вручную, без применения какой-либо механизации...

Образование территории на м. Сигнальном. Работы состояли из разработки грунта, перевозки его тачками и планировки территории без укладки каких-либо строительных материалов... По устройству дороги на портовую Кошку работы состоят, в основном, из земляных работ с затратой небольшого количества лесоматериала и гвоздей... 90 % работы производится вручную, при отсутствии самых простейших средств механизации...» [7, л. 269].

5 августа 1942 г. при забивке на м. Сигнальном сломалась деревянная свая причала. Осмотр других свай, выполненный 6 августа 1942 г. начальником проектно-изыскательской группы Дальморпроекта Н. А. Баландиным и главным инженером проекта порта Шурыгиным показал, что они имеют отступления от чертежей, почему возможность дальнейших поломок не исключалась и в дальнейшем. Сваи изготавливались сращиванием бревен. Из-за отсутствия достаточного числа квалифицированных плотников, малоподготовленных людей обучали прямо на месте, что и повлекло за собой отклонения от проекта [8, л. 68].

В ноябре 1942 г. управление строительства расширяло пирс в порту АКО: в морской грунт забивались кусты свай, состоявшие из бревен диаметром до 30 см и длиной более 7 м. Здесь их наращивали вполдерева на высоту 1,5 м и скрепляли стальными хомутами. Стоимость этих работ составила 47 154 руб. [7, л. 250].

16 декабря 1942 г. начальник строительства издал приказ № 69, в котором констатировал отставание хода работ на причале м. Сигнальный от утвержденного руководством Дальморстроя графика. «Особо важные работы по устройству охранной рамы, постановке схваток, раскосов, подкосов на причале — сорваны. Эксплуатировать причал для выгрузки угля невозможно». Завершить эти работы, являвшиеся «в настоящий момент важнейшим фронтовым заданием», старшему прорабу Зыкину приказывалось к 22 декабря 1942 г., для чего ему следовало «под личную ответственность» рационально организовать рабочий день и расстановку плотников. Котт предупреждал, что невыполнение приказа будет рассматриваться «как срыв важнейшего оборонного задания. Допущение медлительности и нераспорядительности повлечет за собой оргвыводы».

Тем не менее, к 31 декабря 1942 г. с намеченной программой справились лишь на 90,1 %. Одной из причин ее невыполнения, помимо отсутствия времени на подготовительные работы, стал недостаток копров. С большим трудом эти четыре устройства: плавучие № 1 и 2, береговые № 3 и 4 — удалось смонтировать из материалов и механизмов, найденных в различных организациях Петропавловска. В результате первый копер заработал 17 июля, а последний — четвертый, приводившийся вручную, — 4 октября. Позже, когда механизмы уже действовали, из Владивостока привезли для них лебедки, якоря, паровой молот и электростанцию мощностью 48 кВт.

Прибывавшее с материка строительное оборудование нередко было некомплектным и неисправным. Так, электростанция, компрессор, катер, болторезный и сверлильные станки помимо монтажа требовали ремонта и доукомплектования. В результате много сил уходило на розыски требующихся узлов и приспособлений на месте. Остро не доставало инструментов: «Несмотря на колоссальный объем работ по сверлению дыр в гидросооружениях (более 5 000), строительство за исключением электрофуганка и электрорубанка не имело ни одной электродрели и электропилы». В результате «вопросы организационно-подготовительного периода не только отняли положенное для выполнения основных работ время, а и явились фактором, удорожающим строительство...»

Не менее остро не доставало стройматериалов. Так, только к августу 1942 г. стройка получила всего лишь треть требующегося круглого леса и 70 % пиломатериалов. Круглый лес, пришедший 1 ноября 1942 г. на пароходе «Красноармеец», оказался слишком малого диаметра.

Туго шло дело и с отчуждением территории под объекты строительства на м. Сигнальном и Кошке: она была завалена грузами. Отдел капитального строительства НКМФ СССР командировал в Петропавловск инженера Николаева, который не смог быстро решить вопрос о передаче земельных участков строительству. Освободить их удалось лишь к 23 сентября. По этой же причине задерживалось и сооружение жилья, площадки под которое были предоставлены 27 июля и 2 августа 1942 г.

Столкнулся Дальморстрой и с интересами местных жителей, «угодья» которых подлежали уничтожению ввиду начинавшихся работ. 5 июля 1942 г. его руководителям поступило заявление «от огородовладельцев: 1. Маслова Трофима Федоровича, проживающего по ул. Советской, № 111, 2. Турушкова Якова Ивановича, проживающего по ул. Ленинской, № 72». Текст документа гласил: «В связи с передачей нашей площади, занятой под огород, под строительство жилого дома, просим возместить за понесенные нами расходы и труды следующее: 1) выдать натурой четыре ведра картофеля и 2) с оставшегося участка огорода (засаженного картофелем) площадью 400 кв. мт. предполагается снять урожай в количестве 500 кг. по цене 5 руб.

за кгр., что составляет сумму 2 500 рублей, 3) за разработку, планировку и внесение удобрений на площадку оплатить 500 рублей. Итого подлежит возмещению: 1) натурой — четыре ведра картофеля, 2) деньгами — три тысячи рублей» [1, л. 8].

Но, пожалуй, главной проблемой оставался большой недостаток рабочих рук, обеспеченность которыми составляла всего 20—30 % от потребности. Средняя численность рабочих была равна: в июле — 166, в августе — 241, в сентябре — 266, в октябре — 246, в ноябре — 228, а в декабре она вновь снизилась до 169 чел. К тому же для освобождения территории на м. Сигнальном, занятой авиаторами, приходилось снимать людей для переноса сооружений гидроаэропорта на Халактырку.

Нехватка квалифицированных работников выражалась следующими цифрами: плотников, столяров, копровых рабочих, маляров и штукатуров требовалось 118, в наличии же имелось от 30 до 64 чел. Особенно много нужно было плотников, занимавшихся сращиванием деревянных свай для будущих причалов. Из-за отсутствия подготовленных работников приходилось использовать необученных, готовя их на месте. Эта вынужденная мера сопровождалась убытками, вызванными браком и его переделкой, порчей и утратой инструментов.

В декабре 1942 г. в соответствии с распоряжением заместителя начальника Дальморстроя А. Н. Виноградова об отпуске средств на организацию обучения бригад плотников, на стройке сформировали три ученические бригады: Трубина в составе 20 чел., Богатырева — 15 чел., Смолянинова — 20 чел. Срок обучения определялся в один месяц и должен был завершиться к 10 января 1943 г. [6, л. 15].

Основной рабочей силой являлись «зэки» из ИТК № 7, «в большинстве своем из рецидивистов и уголовщиков». Эта публика нередко трудиться не желала: «в процессе работы были десятки случаев отказов, умышленной порчи инструментов. Были случаи, когда бригада, не желая работать на выкатке леса, после работы умышленно утопила весь инструмент, в том числе 27 багров. Выданные водолазные костюмы или резиновые сапоги заключенными умышленно рвутся, после чего по мотивам “нет резиновых сапог” от работы отказываются. Очень сильно развито воровство...» [4, л. 9].

На стройке трудились 18 бригад, возглавляемые бригадирами Тарчуковым, Трубиным, Шамаевым, Мамот, Машьяновым, Малининым, Коротаевым, Юрченко, Смоляниновым, Гребневым, Медвинским, Волковым, Новоселовым, Орловым, Гуськовым, Федоровым, Богатыревым, Гизатулиным [7, л. 263]. Их состав постоянно обновлялся, что создавало сложности в адаптации людей к новым видам деятельности и снижало производительность труда, приводя к «большим тормозам в работе».

Конечно, это не означало, что на стройке не было хорошо работавших заключенных. Лучшими считались бригады плотников Трубина, Богатырева, Смолянинова и сборная бригада Новоселова, с которыми для закрепления людей на постоянных рабочих местах, как мы знаем, даже велись теоретические занятия. Имелись «фронтовые» бригады, перевыполнявшие нормы на 150—170 %, но их количество было мало, поэтому в целом по строительству нормы выработки еле-еле достигали 100 %, снизившись в ноябре и декабре 1942 г. по отдельным бригадам до 10—15 %.

Руководство стройки полагало, что значительная доля вины в этом лежала на командовании ИТК № 7, являвшемся монопольным поставщиком рабочих и чувствовавшим себя хозяином положения. Его недальновидная политика, носившая летом и осенью 1942 г. скрытый характер, к началу зимы приняла «более открытую форму и в больших размерах». Проявлялось это в том, что лагерь без ведома строительства снимал из бригад лучших работников как квалифицированных, так и просто пригодных по состоянию здоровья для использования на тяжелых зимних земляных работах.

«Это “выдергивание” из бригад лучших рабочих привело к тому, что на 1 января (1943 г. — С. Г.) выход на работы по строительству порта достиг 190—200 чел. в день, причем контингент “из доходяг”, людей физически нездоровых, благодаря чему ежедневно имеются отказчики. Отказ от работы перешел в явные забастовки. С 1 по 8 января с. г. отказались от работы и не работали в течение ряда дней по три бригады (Мельников, Шамаев, Мамот) в количестве 40 чел., мотивируя отсутствием резиновых сапог, брезентовых курток и брюк, резиновых рукавиц».

К тому же руководство стройки подозревало командование ИТК в том, что оно занимается «всякими скрытыми и открытыми махинациями, вынуждая строительство оплачивать незаконные платежи, прикрывая их секретностью имеющихся якобы у лагеря указаний Главка». При отказе от уплаты на строительство оказывалось давление в виде уже знакомого снятия квалифицированных рабочих или их законвоирования. Так, на следующий же день после того, как не было подписано незаконное приложение к договору между стройкой и ИТК, оказались законвоированы работавшие на копрах. В результате копер № 3 простоял 17 дней и только после двукратного вмешательства обкома и горкома ВКП(б) удалось получить для него людей и запустить механизм в действие.

Несмотря на решение СНК СССР, на строительство порта выделялись всего 200 вместо требовавшихся 500 чел., большинство которых составляли «отказчики» и неквалифицированные. Стройке не хватало не только рабочих, но и управленцев всех рангов. С учетом того, что работы должны были одновременно идти на семи объектах, требовалось не менее трех прорабов и шести десятников, на деле же до ноября 1942 г. не имелось

ни одного. Их обязанности исполняли заключенные. «Результатом этого явились неоднократные случаи приписок в нарядах и другие нежелательные факты, удорожающие строительство» [4, л. 1—10].

Изменение численности работавших на строительстве порта в течение августа 1942 — января 1943 гг. показано в табл. 6.2 [7, л. 212—257].

Таблица 6.2

Период	План	Факт
Август 1942 г.	248 (рабочих — 224)	376 (рабочих — 343)
Сентябрь 1942 г.	398 (365)	447 (418)
Октябрь 1942 г.	444 (424)	359 (328)
Ноябрь 1942 г.	то же	405 (375)
Декабрь 1942 г.	то же	343 (313)
Январь 1943 г.	390 (353)	264 (231)
В среднем:	395 (369)	366 (335)

Данные табл. 6.2 несколько отличаются (в большую сторону) от приведенных выше сведений, сообщенных руководством строительства. Видимо, фактическая численность рабочих рук определена в ней как списочная, то есть без учета больных, «отказников» и занятых на объектах за пределами порта.

Наступившие холода потребовали, чтобы строительство предприняло дополнительные усилия по обеспечению нормальных условий для собственной жизнедеятельности. 7 января 1943 г. Котт распорядился «во исполнение приказа № 1 заместителя начальника Дальморстроя тов. Виноградова» очистить снег, утеплить капоты машин, создать запас лопат и метел, а также выделять по два человека и закрепить за ними шлюпку «специально для сбора дров на воде катером» [6, л. 1]. Эти дрова затем использовались для отопления помещений.

В течение первой половины 1943 г. Дальморстрой вел работы на трех участках: № 1 — на м. Сигнальном (причал, образование территории с дноуглублением, прокладка водопровода и дороги на мыс), № 2 — на Кошке (причал, образование территории для склада, устройство водопровода и дороги на Кошку), № 3 — постройка жилья. Почти все эти объекты первой очереди были завершены к ноябрю 1943 г. с незначительным отклонением от намеченных сроков, продолжались лишь работы на причале м. Сигнального, да полностью не были закончены территории и автодороги: здесь не успели укрепить откосы, так как из-за отсутствия барж не удалось доставить сюда камень, добытый в карьере на противоположном берегу Авачинской губы в б. Тарья. В число завершенных вошли также двенадцати- и восьмиквартирные дома, общежитие и склады № 1 и 2 на Кошке. Качество произведенных работ признавалось хорошим и соответствующим техническим условиям.

С мая по сентябрь 1943 г. стройку возглавлял А. И. Колтохин [7, л. 211]. Затем его перевели в обком ВКП(б) на должность инструктора промышленного отдела, но по роду деятельности он до конца войны был тесно связан со строительством. А. И. Колтохина сменил И. П. Воронин. 21 сентября 1943 г. он получил от начальника Дальморстроя В. И. Степанова доверенность на ведение дел: «Уполномочиваю начальника строительной конторы Дальморстроя в Петропавловске-на-Камчатке Воронина Ивана Петровича руководить всеми строительными и монтажными работами...» [3, л. 135]. Причины столь частой смены руководства стройкой в 1943 г. автору установить не удалось.

Мероприятия по расширению порта в Петропавловске, предпринятые в 1942—1943 гг., не позволили решить все проблемы, возникавшие в ходе перевалки все возрастающего потока импортных грузов. Порт, хотя и пополнился причалами и складскими помещениями, почти не располагал механизацией, за исключением конвейеров. На повестку дня встал вопрос о создании современного мощного механизированного предприятия. Принципиально он был разрешен 16 октября 1943 г.: в этот день ГКО принял постановление № ГОКО-4344-с, а СНК СССР издал распоряжение № 19769-РС.

Первым шагом в направлении реализации правительственных решений стала организация 1 ноября 1943 г. Петропавловской строительной конторы НКМФ СССР. Она появилась в соответствии с приказом по наркомату № 366 «Об организации и строительстве Петропавловского-на-Камчатке морского порта Наркомморфлота СССР», подписанным 23 октября 1943 г. Стройконторе передавались все работы в порту, которые до этого вело Управление строительства Дальморстроя, действовавшее на самостоятельном балансе «на правах начальника работ по строительству Петропавловского порта» [9, л. 2]. Начальником Петропавловской стройконторы НКМФ СССР был назначен Алексей Николаевич Виноградов, до этого работавший заместителем начальника и главным инженером Дальморстроя.

О важности предстоящего строительства свидетельствует особое внимание, которое ему уделяло правительство СССР. Так, 20 ноября 1943 г. специальным приказом НКМФ СССР № 518/л А. Н. Виноградову сохранялся персональный месячный оклад в размере 3 000 руб. [3, л. 9].

«Правительственная. Доверенность. Владивосток. Морстрой. Виноградову. Настоящим уполномочиваю начальника Петропавловской-на-Камчатке строительной конторы ЦУСТРОЯ Наркомморфлота Виноградова Алексея Николаевича заключать договора, нанимать рабочую силу, совершать все дозволенные кредитные банковские операции, открывать и закрывать счета, получать со счетов деньги, вести дело в судах и арбитражах и совершать все прочие действия, связанные со строительством, передо-

верить другим лицам по усмотрению частично или полностью. Заместитель народного комиссара морского флота Белахов» [3, л. 25].

Средства на работы выделял Промбанк (Банк финансирования капитального строительства промышленности, транспорта и связи). Его уполномоченный в Петропавловске Никифоров получил из Москвы указания об обслуживании строительства под руководством А. Н. Виноградова без проекта и смет, но по согласованным единым расценкам [1, л. 7—8].

Главной задачей, ставившейся приказом № 366 перед Петропавловской строительной конторой, было сооружение капитальных причалов для перевалки генеральных грузов, оснащенных порталными кранами, получивших номера 3, 4 и 5, а также десяти разборных металлических импортных складов. Все это следовало ввести в строй в течение 1944 г. Проектное задание составил Центроморпроект ЦУСТРОЯ НКМФ, выполнив его в сокращенном виде, без детальной технической проработки и выпуска рабочих чертежей [10, с. 11]. Технический проект причалов разработала действовавшая в Петропавловске группа Центроморпроекта в составе главного инженера Г. И. Кошмана, инженеров В. А. Гришаева, Н. И. Талатонова и С. П. Томковича [11, л. 1].

2 ноября 1943 г. экспедиция Центроморпроекта получила от уполномоченного ОКСа ДВГМП Б. С. Хачияна наряд на выполнение съемки участка территории порта южнее основания Кошки и проведение промеров глубин возле берега. Эти изыскания предназначались для составления проекта создания новой территории порта и плана дноуглубления [1, л. 4].

Территория причалов располагалась южнее основания Кошки. Здесь склоны Петровской сопки образовывали косогор высотой 15—25 м, круто обрывающийся в сторону бухты (угол наклона в среднем составлял около 45°). У подножья косогора, бурно заросшего кустарником и отдельными березками, вдоль берега полосой шириной 3—5 м протягивалась «обсушка». В южной части она отсутствовала, и во время прилива вода вплотную подходила к скальному обрыву [11, л. 4].

Проектируемые причалы представляли собой ранее не применявшуюся в отечественной практике набережную стенку из импортного стального шпунта типа ZP-38 (фирмы Bethelhem Steel Company) длиной 19 м. Причальная шпунтовая стенка соединялась с анкерной стенкой, устанавливаемой вдоль причала на расстоянии 22 м от линии кордона, при помощи стальных тяг круглого сечения диаметром 3 дюйма (76,2 мм). Анкерная стенка выполнялась из шпунта типа «Карнеги М-116». Наибольшая глубина у причала достигала 9,2 м от горизонта отлива. Возвышаться причал над этим же горизонтом должен был на 3,3 м [11, л. 8].

Представитель заказчика Б. С. Хачиян полагал, что к 1 ноября 1943 г. «можно считать строительство порта первой очереди (некапитальной. — С. Г.) в основном законченным». Теперь пришло время второй очереди,

которую должны были составить ряжевый причал на Кошке, электростанция, 12-квартирный дом, двухэтажное общежитие, а также монтаж двух порталных кранов и перегрузочных механизмов. Кроме них «выявилась необходимость включения в план 1943 года следующих объектов: а) радиостанция, б) мехмастерская на Кошке, в) жилой дом для переселения жильцов сносимых строений, г) временные сооружения, связанные с доставкой камня из б. Тарья». На последний квартал 1943 г. НКМФ утвердил план финансирования в объеме 7,8 млн руб.

В начале ноября 1943 г. в соответствии с указанием уполномоченного ГКО И. Д. Папанина готовилось начало образования территории ниже облисполкома на месте трех будущих причалов, сооружался рельсовый путь от площадки возле облисполкома до м. Сигнального. Одновременно намеревались начать подготовку к установке шпунтовой набережной длиной 130 м с внутренней стороны Кошки (этого сделано не было).

Вскоре в Петропавловск из Москвы пришло упомянутое выше проектное задание Центрморпроекта ориентировочной стоимостью в 36 млн руб., включавшее сооружение шпунтовой набережной от внешней стороны основания Кошки до облисполкома длиной 450 м и создание на этом протяжении территории шириной 100 м, строительство шести складов, 12 двухэтажных жилых домов и другие работы. Кроме этого, стройка ожидала прибытия 25 сборных двухквартирных домиков. «По указанию т. Папанина, все перечисленные объекты являются важными и подлежат выполнению в срочном порядке».

План четвертого квартала 1943 г. включал также отчуждение территории Кошки «для увеличения эксплуатационной площади Морфлота» и снос находившихся на ней строений: временных сооружений законсервированного холодильника (трех жилых домиков, склада, гаража, электростанции), дома гидрометеослужбы, жилых домов вдоль обрыва с внешней стороны Кошки [1, л. 6].

Теперь главным объектом второй очереди становились ряжевый причал и набережная, через которые предполагалось обрабатывать поступающий импорт. Появление новых объектов стало следствием постановления ГКО от 16 октября 1943 г. Впрочем, текста самого постановления в Петропавловске еще не получили: все разъяснения здесь ожидали после прибытия А. Н. Виноградова, «который, по имеющимся сведениям, назначен начальником стройуправления порта. Приезд ожидается в ближайшие дни» [1, л. 10].

Вторая очередь порта включала:

— ряжевый причал, для которого намечалось выполнить подготовительные работы по устройству стапелей, приступить к рубке ряжей и начать устройство каменной постели для них. Но заготовка камня к ноябрю

1943 г. так и не началась, к строительству временных сооружений, связанных с его доставкой, также не приступали. Транспорта для перевозки камня не имелось. Причал для экономии леса спроектировали не сплошным, а комбинированным. Он состоял из пяти ряжевых быков, расстояния между которыми заполняли ряжи (деревянные клетки, заполненные камнем), на 3 м поднимавшиеся над каменной постелью, насыпанной на дне моря. На них возвышались стояки, а над ними — «верхнее строение». На месте ряжевого причала в соответствии с распоряжением И. Д. Папанина был построен временный причал на козлах, имевший два схода. Он стоял так, что не препятствовал устройству каменной постели на дне;

— набережную, для которой на Кошку уже выгрузили несколько десятков шпунтин, но никакого оборудования для их забивки еще не имелось;

— двенадцать двухэтажных домов, типовый проект которых пока отсутствовал. Кроме них пришли разборные одноэтажные домики. Их партия прибыла на пароходе «Ванцетти». Комплекты не имели маркировки, часть стройматериалов была помята и сломана. Эти домики предполагалось установить в будущем поселке порта в районе Кислой ямы (за облисполкомом) на расстоянии 2,5 км от города. «К такому поселку надо будет предусмотреть водопровод и устройство подъезда, с чего, видимо, и придется начинать. Отвод территории — в стадии разрешения»;

— радиоцентр в составе радиостанции и склада горючего. Первоначально его намечали разместить на подножии м. Сигнального, но в связи с тем, что здесь должен был проходить железнодорожный путь до грузовой площадки, его решили перенести в другое место. И. Д. Папанин настаивал на размещении радиоцентра на сопке Сигнальной, но этот вариант требовал выемки около 30 тыс. куб. м скалистого грунта для устройства площадки, был трудоемким и дорогостоящим. Поэтому решили остановиться на участке в районе, намеченном под строительство поселка;

— электростанцию, для которой не было никаких проектных материалов, но ожидался приезд с ними специалиста из Москвы;

— временные сооружения для обеспечения строительства второй очереди: кузница, мехмастерская, столярная мастерская, гараж. Для их размещения, а также для создания стройплощадки решили рефулировать дополнительный участок, примыкающий к внешней стороне основания Кошки с таким расчетом, чтобы он вошел в план работы по образованию территории вдоль шпунтовой стенки.

К этому добавлялось дноуглубление с образованием грузовой площадки против здания облисполкома (нынешнее парходство) и вдоль будущей шпунтовой набережной. Сюда с конца ноября должна была встать «Зезя», пока работавшая в Ковше над котлованом под ряжевый причал по линии существовавшего причала АКО [1, л. 4—8].

5 декабря 1943 г. в Петропавловск пришел пароход ДВГМП «Белоруссия», доставивший руководство стройконторы во главе с А. Н. Виноградовым, инженерно-технический персонал и нескольких монтажников, возглавляемых начальником монтажного участка С. Н. Глушенковым. Пароход привез и часть оборудования: разобранный порталый кран владивостокского порта грузоподъемностью 3 т, передвижную импортную электростанцию мощностью 600 кВт, смонтированную в железнодорожном вагоне, части крана грузоподъемностью 100 т и паровой гусеничный кран [10, с. 13].

6 декабря 1943 г. А. Н. Виноградов издал свой приказ № 1. «1. В соответствии с решением ГОКО от 16-го октября с. г. и приказа Наркома Морского Флота за № 366 от 23-го октября с. г. считать с 1-го ноября Стройучасток Дальморстроя ликвидированным и организованной с 1-го ноября Петропавловскую строительную контору ЦУСТРОЯ НКМФ. 2. Во исполнение приказа Наркома Морского Флота СССР от 23-го октября с. г. за № 366 сего числа прибыл и приступил к исполнению обязанностей начальника и главного инженера Петропавловской Стройконторы НКМФ. 3. Т. Воронину Ивану Петровичу приступить с 6-го декабря с. г. к исполнению своих прямых обязанностей моего заместителя. 4. В связи с организацией Петропавловской стройконторы во всей служебной переписке, денежной, юридической, технической, материальной документации в дальнейшем именовать “Петропавловская строительная контора НКМФ” или сокращенно “Стройконтора НКМФ”. Впредь по получения устава допустить наименование “Камчатморстрой”...» [12].

Прочий руководящий состав стройконторы в декабре 1943 г. представляли: главный механик В. Л. Горбей, начальник планово-производственного отдела, он же заместитель главного инженера В. В. Каплиев, инженер по технике безопасности В. В. Афоничев, старший инженер Н. А. Корнев, главный бухгалтер М. К. Твилов, начальник гидротехнического участка на Кошке М. П. Славкин, механик участка Б. П. Проценко, прораб М. М. Никитин, начальник гидротехнического участка на м. Сигнальном Бронштейн, прораб участка Ратобыльский, начальник промышленно-гражданского участка Майборода, инженеры Тупицын и Драгин, прораб И. Е. Усик, начальник монтажного участка С. Н. Глушенков, механик Ф. Т. Шумбасов, прораб И. К. Назаров [3, л. 13—14].

С момента организации стройконторы, когда резко изменился объем и состав работ, для выполнения намеченной постановлением ГКО программы по созданию современного порта были организованы три участка: гидротехнический, монтажный и промышленно-гражданского строительства.

Тогда же началось реальное решение проблемы отсутствия рабочих рук, которые должны были работать на строительстве порта. Видимо, с учетом того, что труд использовавшихся до этого заключенных оказался мало-

эффективным, ГКО еще 20 февраля 1943 г. принял постановление № 4707 о передаче портам военнослужащих. Около 300 чел. из их числа трудились в качестве грузчиков в порту АКО. На плотницкие работы (строительство ряжей, временных сооружений, жилых домов) можно было направить 500—550, железнодорожный путь и образование территории могли занять еще 1 000 чел. Постановление ГКО № 4344-с выделяло на строительство до 3 000 чел. Но разместить их было негде. В качестве временного выхода предлагалось расселить ИТК № 7 «по командировкам», а на освободившейся площади построить десяток одноэтажных сборных домов [1, л. 10].

В состав Камчатморстроя вошли более тысячи красноармейцев во главе со строевым офицерским составом. Большинство этих военнослужащих 101-й стрелковой дивизии являлись местными жителями. Их разместили в здании недостроенного хлебопечного завода у сопки Зеркальной, находившемся на расстоянии нескольких километров от порта. Ввиду отсутствия транспорта воины ходили на работу и обратно пешком. На это тратилось много времени, что вызывало недовольство людей и снижало производительность их труда.

Вскоре последовало распоряжение демобилизовать рядовых красноармейцев и закрепить их за портом как военизированных рабочих. Это позволило частично решить жилищную проблему: местные жители разошлись по домам. Всего строительство имело три общежития, в которых размещались 500 рабочих, некоторые расселились на частных квартирах.

Часть тех, у кого жилье отсутствовало, поместили в носовой оконечности аварийного парохода «Херсон». Этот сухогруз из знаменитой серии «Либерти», выполнявший перевозки грузов между портами СССР и США, 4 июля 1943 г. сел на мель на восточном побережье Камчатки, а 23 июля разломился пополам. Обе половины судна остались на плаву и в конце июля 1943 г. были прибуксированы в Петропавловск. Носовую часть «Херсона» поставили возле Кошки. Условия проживания в трюмах парохода были очень тяжелыми, поэтому было принято решение начать строительство для его «населения» барака на Красной сопке [10, с. 12].

В январе 1944 г. состояние общежитий Камчатморстроя оценивалось как антисанитарное. «Общежития... в запущенном антисанитарном состоянии. Отсутствуют умывальники, сушилки, оборудованные сплошные двух- и трехъярусные нары не соответствуют наличию размещенных рабочих по объему и площади помещений. Постельными принадлежностями полностью не обеспечены. Санобработка общежитий не производится, смена белья и постельных принадлежностей нерегулярна» [13, л. 29].

Но постепенно здесь навели порядок. Все общежития обеспечили простейшей мебелью: кроватями, тумбочками и табуретками. Один раз в месяц помещения подвергались дезинфекции. При общежитии на хлебосу-

харном заводе действовали прачечная, сапожная мастерская, парикмахерская и медпункт. Здесь же имелся «Ленинский уголок», работавший ежедневно по вечерам в будние дни и весь день по воскресеньям. Уголок располагал библиотечкой из 500 различных книг. Кроме этого, «в целях улучшения культурного обслуживания рабочих при общежитии организованы музыкальный, драматический кружки, непосредственно в общежитии часто демонстрируются кинофильмы. Силами кружков самодеятельности показываются художественные постановки, проводится ряд других культурных мероприятий. При общежитии также организовываются вечера вопросов и ответов, прочитывается ряд лекций, докладов на политические темы».

Если с культурно-бытовым обслуживанием портостроителей дело обстояло более-менее нормально, то вот со снабжением их обмундированием и зимней теплой одеждой было совсем плохо. С октября 1943 г. до конца 1944 г. они полностью получили лишь американские ботинки и нательное белье (1 974 пары). Около 700 чел. не имели теплой одежды (было получено всего 235 пар валенок, 135 полушубков, 134 ватных костюма). Большая часть рабочих из-за полного отсутствия выходной одежды не могла посещать городские зрелищные учреждения: кино, театр, клубы [14, л. 10].

Бывшие военнослужащие получали сдельно-премиальную заработную плату, за перевыполнение планов им полагалась премия. Это стало существенным стимулом к повышению производительности труда и квалификации.

Изменение численности работавших на строительстве порта в январе — декабре 1943 г. показано в табл. 6.3 [7, л. 212—257].

Таблица 6.3

Период 1943 г.	План	Факт
Январь	390 (353)	264 (231)
Февраль	то же	214 (180)
Март	то же	208 (176)
Апрель	487 (439)	228 (195)
Май	то же	286 (254)
Июнь	то же	285 (254)
Июль	—	328 (295)
Август	886 (855)	300 (286)
Сентябрь	—	309 (278)
Октябрь	1 509 (1 439)	254 (223)
Ноябрь	то же	425 (397)
Декабрь	1 509 (1 422)	876 (808)

Как следует из табл. 6.3, в декабре 1943 г., к моменту начала активных работ по сооружению второй очереди порта, численность рабочих за счет военнослужащих выросла вдвое по сравнению с ноябрем и почти втрое по сравнению с летними месяцами.

В среднем в течение 1943 г. стройка располагала всего 28 % требовавшимися рабочими руками. За год на строительно-монтажные работы затратили 51 751 вместо 46 500 чел.-дней, то есть на 11 % больше. Это объяснялось большим удельным весом земляных работ, ведущихся исключительно вручную заключенными и военнослужащими. Как и в прошлом году, в течение месяца состав бригад «зэков» ИТК № 7 менялся несколько раз. Производительность их труда составляла в среднем 60—80 %, снижаясь у отдельных бригад «доходяг» до 15 % [9, л. 7—8].

«Спецконтингент», то есть военнослужащих, временно прикрепили к столовой № 7 общепита Камчатторга. Так как его численность была велика, то столовая не могла быстро и без задержек кормить людей, в результате перерывы на прием пищи затягивались. Учитывая это, горисполком решил с 27 ноября 1943 г. использовать для спецрабочих помещение еще не завершенной столовой порта. Ее достройка и сдача Горрыбкоопу намечались на 15 декабря 1943 г. [15, л. 85].

В декабре 1943 г. питание рабочих должна была наладить некогда закрытая столовая Камчатторга, располагавшаяся в городском парке культуры и отдыха на сопке Никольской. Она могла обслужить до 200 чел. Горисполком специальным решением предписал председателю Горрыбкоопа Иванову открыть ее не позднее 5 декабря 1943 г. [15, л. 91].

В середине декабря 1943 г., с укрупнением Камчатморстроя красноармейцами, строительство порта вступило в новую фазу: разработки откоса ниже ул. Красноармейской от Кошки до Красного Яра и образование территории, на которой позже началось возведение причалов № 3, 4, 5 и 6. Так порт перешагнул свою традиционную границу: южный берег Кошки.

Вот что вспоминал об этих событиях один из первостроителей Ефим Андронович Тупиков, тогда прикомандированный красноармеец: «В первый день начала строительства порта (15 декабря 1943 г. — С. Г.) на работу вышли 100 бригад, около 1 200 человек, молодых, здоровых парней в возрасте от 20 до 30 лет, готовых приложить свои силы к полезному труду. Бывшим воинам пришлось сменить свои воинские специальности пулеметчиков, минометчиков, артиллеристов, стрелков и многих других на новую специальность — землекопа... Что-что, а землю копать солдат умеет...

На третий день утром, перед началом работ, последовала команда: каждой бригаде сократить ширину фронта работ на треть и организовать работу в два яруса. Это было связано с тем, что Красный Яр, расположенный в южной части будущего порта, представлял собой монолитную скалу, которая не поддавалась ручной разработке, а другой техники у нас пока не было. В северной части порта тоже пришлось оставить небольшой участок работ. Но здесь причина была совершенно иной: несколько ниже того места, где мы вели разработку грунта, стояли маленькие домики, в которых

жили люди, и потому разрабатываемый грунт перемещать было некуда. А о переселении людей пока не могло быть и речи: для того, чтобы их переселить, надо было построить жилье. Поэтому было принято решение оставить эти участки до лучших времен» [16, л. 7—9].

В общей сложности отсюда предстояло переселить четырнадцать семей и несколько одиноких жильцов. 6 декабря 1943 г. горисполком распорядился снести постройки, а жильцов до 10 декабря перевести в другие помещения. Камчатморстрой должен был выселить из порта семьи военнослужащих и рабочих, а порт — освободить для них десять комнат в доме на ул. Советской, 68а. В свою очередь Камчатморстрой предоставлял порту для размещения бойцов, ранее живших в этом доме, места в общежитии на ул. Микояновской, 23 [15, л. 101].

Земляными работами на откосе руководил прораб В. И. Захаров. В первые дни грунт, сбрасываемый с него вручную, попадал на прибрежную полосу и в воду. Постепенно срезаемый откос все дальше и дальше отодвигался от воды, поэтому землю до сброса в воду приходилось перебрасывать с места на место несколько раз. Это резко замедлило ход работ и потребовало изготовления простейших средств малой механизации — ручных тачек, которые решили делать прямо на месте, на снегу и морозе.

«Нашим заданием было изготовить три тачки в день на каждого человека, и их надо было сделать во что бы то ни стало. И все-таки в этот день мы не все смогли выполнить это задание. Но в следующие дни уже все стали делать по три, а многие и по четыре тачки. Изготовленные тачки забирались прямо с “конвейера”, их все еще не хватало...

В один из обычных рабочих дней к нашей бригаде подошел солидный средних лет мужчина.

— Здравствуйте, братцы!

— Здравствуйте, — не очень дружно ответили мы.

— О, вы свой автомобильный завод открыли?

— На таких автомобилях далеко не уедешь, — заметил кто-то из нас.

— Ничего, ребята, скоро будут у вас и настоящие автомобили, будет и другая техника! Моя фамилия Папанин, а приехал я к вам затем, чтобы посмотреть на месте, как будет строиться порт, и что для этого нужно. Как вы думаете, к осени следующего года построим мы порт?

Сейчас мы уже с некоторой осторожностью перед высоким начальством отвечали, что порт обязательно построим, но Иван Дмитриевич разговаривал с такой подкупающей простотой, что мы забыли об осторожности и охотно отвечали на его вопросы...» [16, л. 10, 12].

Состояние дел на основных объектах строительства к концу 1943 г. отражает табл. 6.4 (стоимость объектов приведена в руб.) [17, л. 3].

Таблица 6.4

Объект	План	Факт	% вып.
1. Причал первой очереди на Кошке	467,0	392,3	84,0
2. Причал второй очереди на Кошке	600,0	23,2	4,0
3. Причал первой очереди на м. Сигнальном	87,3	17,7	20,2
4. Автодорога на м. Сигнальный	123,8	48,2	39,0
5. Водопровод на Кошке	19,8	13,4	68,0
6. Водопровод на м. Сигнальном	78,2	71,5	91,4
7. Образование территории на Кошке	571,2	434,4	76,0
8. Территория первой очереди на м. Сигнальном	184,1	43,0	23,4
9. Территория второй очереди на м. Сигнальном	428,9	401,4	94,0
10. Склады на Кошке	430,3	369,1	85,8
11. Жилищное строительство	1 833,9	347,8	18,9
12. Шпунтовая набережная	300,0	100,9	35,6
13. Дноуглубление	2 557,1	1 765,7	69,0
14. Монтаж оборудования	600,0	524,3	87,4
15. Сторонние работы	—	573,0	—
16. Прочие работы	1 403,1	890,4	63,6
Всего:	9 684,7	6 016,3	62,1
В том числе субподрядным способом	4 184,6	3 313,1	79,2

Как видно, с планом работ справились всего на две трети. Причиной его невыполнения А. Н. Виноградов называл «недостаток организованного, вполне оснащенного копрового хозяйства, совершенное отсутствие плавсредств, отсутствие автотранспорта и горючего, нерегулярное и недостаточное поступление основного строительного материала — круглого и пиленого леса, недостаток потребной рабочей силы и, до некоторой степени, — частая смена руководства участком». Кроме этого, недоставало импортного шпунта, отсутствовали квалифицированные рабочие [9, л. 2].

Приказом № 336 от 23 октября 1943 г., подписанным наркомом морского флота СССР П. П. Ширшовым, в Петропавловске организовывался «морской порт, подчиненный непосредственно Центральному управлению морских портов Наркомморфлота». Ему присваивался второй разряд. В ноябре 1943 г. Государственная штатная комиссия СНК СССР утвердила штатное расписание управления порта, включавшее 18 должностей с общей зарплатой без надбавок 15 230 руб. в месяц. Начальником порта утверждался Алексей Иванович Асеев, его заместителем и главным инженером — Антон Николаевич Филин [18, л. 3—8]. Поскольку создание порта еще только начиналось, его управление выполняло функции заказчика строительства.

На 1944 г. Камчатморстрой намечал выполнить работ на общую сумму 35 500 тыс. руб. [7, л. 119]. В титульный список входили следующие объекты:

- шпунтовая набережная, образование территории и укрепление берега (8 922 тыс. руб.);
- устройство подкрановых путей и монтаж механизмов (1 725 тыс. руб.);
- сооружение металлических складов и склада генеральных грузов (1 148 тыс. руб.);

- строительство жилья и столовой (2 700 тыс. руб.);
- прокладка дорог и проездов (808 тыс. руб.);
- организация водоснабжения и водоотвода (353 тыс. руб.);
- прочие объекты (19 844 тыс. руб.).

До марта 1944 г. все работы велись вручную. Механизмы на стройке появились весной: пришли три экскаватора с объемом ковшей по 1 куб. м, которые начали разработку косогора и отсыпку грунта в районе строившихся причалов № 3—5. Здесь же находились пять подъемных кранов, вооруженных грейферами. Косогор разрабатывали и пневмоинструментом, сжатый воздух к которому подавали семь компрессоров. Они же обеспечивали работу клепальных и сверлильных машинок на сборке металлических конструкций.

На монтажных работах по сборке порталных кранов, складов, понтонов и копров действовали семь гусеничных кранов «Спидер» (по сведениям, сообщенным автору краеведом В. В. Боолем, такое название эти механизмы приобрели благодаря тому, что на их противовесах было отлито словосочетание «Spider Link Belt») и автокранов «Лорейн». 13 марта 1944 г. Виноградов сообщал в обком: «По договоренности с начальником порта (АКО. — С. Г.) т. Завадским, два трактора работают на вывозке конструкций... Обращаю Ваше внимание, что конструкции выгружены и складированы портом исключительно безответственно, и потому часть конструкций погнута и даже поломана. В настоящее время дальнейшей выгрузкой пароходов конструкции кранов заваливаются грузом и могут получить дополнительные повреждения...» [19, л. 24].

На стройке работала пока единственная бетономешалка, готовившая бетон для фундамента под кран «Деррик» грузоподъемностью 100 т и для полов в складах. Гражданские объекты по-прежнему сооружались вручную.

С 1 апреля 1944 г. Петропавловская стройконтора НКМФ вошла в состав Дальморстроя. Штатное расписание конторы «в количестве 143 единиц с общей сметой зарплаты по должностным окладам в 85 775 рублей в месяц» 14 июня 1944 г. утвердила Государственная штатная комиссия при СНК СССР [3, л. 1—2]. Программа работ 1944 г. выполнялась силами трех участков: гидротехнического, монтажного и промышленно-гражданского строительства.

В первой половине 1944 г. намечалось закончить сооружение причала № 2 на Кошке, набережной из трех металлических шпунтовых причалов, деревянного склада для генеральных грузов. Однако из-за отсутствия шпунта, анкерных креплений, леса и опоздания прибытия копра эти работы не начались. К тому же для причала на Кошке отсутствовал проект.

На сборке понтона под плавкран ежемесячно работали по 85 чел., земснаряд «Зея» в течение первого квартала 1944 г. обслуживали 75, а в даль-

нейшем — по 32 чел. [20, л. 1]. Сборка понтона под плавкран на судовой верфи завершилась 1 августа 1944 г. Отныне он считался «принятым для производства монтажа» крана. Его закрепили за монтажным участком, руководителем которого к 8 августа должен был представить начальнику Камчатморстроя на утверждение график монтажа, который следовало вести «преимущественно перед всеми другими работами» [8, л. 20].

В конце мая 1944 г. началась забивка металлического импортного шпунта в морское дно: стали прорисовываться контуры будущих капитальных причалов № 3, 4, 5. Их сооружение должно было закончиться еще в первом полугодии 1944 г., но работы на этих объектах начались с большим опозданием.

Сооружение причальных стенок из металлического шпунта (балок корытообразной формы с пазами на боковых сторонах, служившими направляющими для соседних шпунтин) явилось новым словом в отечественной гидротехнике. По словам А. Н. Виноградова, «в практике портостроения в нашей стране конструкции из металлического шпунта ранее не применялись, и весь техперсонал (в том числе и я) не имел опыта в этом вопросе» [10, с. 11].

Технологию их установки разрабатывали и видоизменяли на месте непосредственно в ходе работ. Осложнявшими их ход факторами являлись, как уже известно, отсутствие опыта, недостаток материалов и крайне сжатые сроки, отпущенные на выполнение этого важнейшего задания. По традиционной технологии шпунтины следовало забивать копром, перемещавшимся на рельсах по предварительно построенной деревянной эстакаде. Нехватка леса и рельсовых копров заставила пойти другим путем. Деревянную эстакаду решили построить только в самом начале будущей набережной для того, чтобы выдержать ее направление, а дальше работать плавающими копрами, размещенными на понтонах.

Шпунтины забивались в две линии: передняя образовывала причальный фронт, задняя играла роль анкерной, то есть крепежной для передней. Между обеими стенками заводились длинные стягивающие связи (анкеры), увеличивавшие жесткость и прочность всей конструкции. Промежуток между стенками земснаряд «Зея» заполнял грунтом, поднятым со дна. Пространство между анкерной стенкой и берегом засыпали грунтом, перемещенным с берега.

Изготовление и установка анкеров являлась еще одной сложной технической задачей, которую также удалось благополучно разрешить. Обычно анкеры делали из круглого металла диаметром 3—4 дюйма и длиной 25—26 м. Его на третьем причале не было, зато имелось значительное количество рельсов для подкрановых путей. Их и использовали для изготовления тел анкеров, к которым приваривали стальные стержни с нарезкой. Каждый конец анкера имел раздвоенную «вилку», состоявшую из двух нако-

нечников, один из которых приваривался к головке рельса, второй — к его подошве. Металл для наконечников нашли на судовой верфи, изготавливали же их механические мастерские порта.

Для испытаний анкеров на растяжение сконструировали специальный стенд, состоявший из двух стенок, образованных из забитого в землю шпунта. Заведенную на стенд тягу натягивали гидравлическими домкратами с усилием, превышавшим расчетное. Разрывов при испытаниях не было.

«В июле на третьем причале начали постройку анкерных тяг. Постройка тяг и крепление морской стенки причала — это трудоемкая работа, к тому же ее приходилось выполнять с перерывами: непрерывному производству работ мешали морские приливы. Бригады, занимавшиеся постройкой тяг, работали во время отлива, используя время начала прилива и окончание отлива, пока можно было достать тяги в воде. Ребята, работавшие на постройке тяг, не боялись воды, но когда прилив достигал полутора-двух метров, им приходилось делать перерыв. Несмотря на героические усилия наших ребят, эта работа продвигалась медленно.

В сентябре руководство гидротехнического участка и строительства решило временно приостановить забивку, хотя в это время еще не было забито 30—35 м шпунта четвертого причала. А бригада копровщиков переклучилась на установку анкерных тяг, которые задерживали выполнение последующих работ. К концу сентября весь забитый шпунт закрепили, и две бригады снова встали на забивку, четвертый причал был успешно закончен».

Для установки анкеров с резьбовыми наконечниками требовалось прорезать автогенном отверстия в шпунтинах и распределительных поясах. Колебания уровня воды очень мешали этой работе, поэтому предложили резать вертикальные пазы в стенках для пропуска наконечников анкеров. Они подвешивались на распределительных поясах по четыре штуки на уровне верха готовых пазов, а затем, независимо от уровня воды, опускались краном на требуемую глубину. Натягивались анкеры концевыми гайками [10, с. 16—18; 16, л. 43].

Все эти сложные и впервые выполнявшиеся операции освоили быстро. Темп работ непрерывно возрастал. Нередкими были случаи, когда люди перевыполняли плановые задания в два-три раза. Вот что писала об успехах гидростроителей в сентябре 1944 г. газета «Камчатская правда»: «Широко развернулось предоктябрьское социалистическое соревнование на строительном участке, где начальником т. Каплиев. Каждая бригада добивается занять первое место в соревновании. Лучше всех работают бригады тт. Кириллова и Павлова. Задание августа бригада т. Кириллова выполнила на 349 процентов, а бригада т. Павлова на 249 процентов. Это достигнуто благодаря правильной расстановке рабочей силы, полному использованию

механизмов, умелому руководству производственными процессами. Не отстают от передовиков бригады тт. Усова и Кружкова» [21]. Правда, высокая скорость производства работ имела и обратную сторону, о которой будет сказано ниже.

25 сентября 1944 г. появилось распоряжение А. А. Афанасьева о том, что 1 декабря 1944 г. должна начаться единовременная обработка четырех судов, с которых в сутки следовало снимать 3 000 т импорта. Для этого к 15 ноября следовало завершить три причала, построить и сдать в эксплуатацию шпунтовую стенку облегченной конструкции у причала тяжеловесов для обеспечения подходов к нему судов типа «Либерти», смонтировать и пустить девять порталных кранов и 90-тонный плавкран. 10 октября следовало начать строительство на м. Сигнальном взамен свайного деревянного металлического причала длиной 76 м из шпунта, оставшегося от набережной трех причалов. Эту работу нужно было закончить к 1 января 1945 г. [22, л. 5].

Забивку и крепление шпунта завершили в октябре 1944 г. После засыпки и планировки территории причалы в целом были готовы к постановке к ним судов. Правда, пока они не имели оголовников и привальных брусьев, но в условиях военного времени считалось, что это не будет препятствовать выполнению грузовых работ. Причалы не имели и швартовых тумб. Их заменили так называемыми «мертвяками», то есть врытыми в грунт бревнами с прикрепленными к ним петлями из тросов.

В ноябре 1944 г. к новым причалам встали два первых крупных грузовых судна (до этого возле недостроенных конструкций стояли небольшие корабли ВМФ). Из-за отсутствия здесь механизмов их выгружали судовыми лебедками. Снятое частично разместили на территории вблизи причалов, частью автомашинами развезли на городские склады и в Елизово. Свободной территории возле причалов не хватало: ее занимал монтажный участок, а на третьем причале продолжались земляные работы. Из-за отсутствия в порту штатных грузчиков первые суда разгружали работники Камчатморстроя и бригады грузчиков порта АКО.

Выполнение задания на 1944 г., тыс. руб., приведено в табл. 6.5 [20, л. 2].

Таблица 6.5

Объект	План	Факт	%
1. Металлический причал на Кошке	1 000	791,4	79,1
2. Металлический причал на м. Сигнальном	70	599,7	85,7
3. Набережная трех причалов	6 719	6 196,6	92,0
4. Деревянный склад генгрузов на Кошке	255	176,4	69,2
5. Образование территории с дноуглублением	3 087	4 714,6	152,7
6. Монтаж перегрузочных механизмов	4 346	1 032,3	93,0
7. Двенадцатиквартирный дом	436	24,8	5,7
8. Жилой поселок на Красной сопке	1 500	1 064,5	70,9

Объект	План	Факт	%
9. Металлические импортные склады	610	585,8	96,0
10. Прочие объекты	2 959	3 198,0	108,1
Итого:	21 612	21 375,0	98,9
11. Сторонние заказы	—	234,3	—
Итого законченных работ:	21 612	21 609,3	99,98
Незавершенное производство	—	23,0	—
Всего:	—	21 632,3	100,1

Металлические импортные склады сдали в эксплуатацию с оценкой «хорошо», такую же оценку получило общежитие на ул. Советской, а вот общежитие № 1 на Красной сопке заслужило лишь «удовлетворительно».

План ввода объектов в эксплуатацию срывался по разным причинам. Одну из них руководство строительства видело в том, что «ввиду того, что заказчик — Петропавловский порт Наркомморфлота — сам эксплуатационной деятельностью не занимается, то последнему нет необходимости в механизмах и тех или иных сооружениях, и потому он под всевозможными предлогами оттягивал оформление приемки законченных работ» [20, л. 3].

Фактически к концу 1944 г. в число готовых объектов включались [20, л. 7]:

— плавкран «Вилей», испытанный грузом весом 75 т;

— береговой кран «Деррик» заработавший 28 апреля 1944 г. Он стоял возле деревянного причала № 6, построенного специально для приема тяжеловесных грузов. Особенностью этого механизма являлась стрела, которая не могла поворачиваться, а лишь меняла угол наклона;

— порталные краны «Клейх» (3 шт.) и «Америкен Хойст» (4 шт.);

— столовая с магазином, начавшая работать 1 августа;

— овощехранилище при столовой, сданное 1 ноября.

В целом в течение 1944 г. Камчатморстрой выполнил строительных и монтажных работ на 21 682,3 тыс. руб. В результате к концу навигации 1944 г. порт получил почти 20 000 кв. м дополнительной складской площади на территории против здания облисполкома. Так здесь появился «соответствующий водный подход для каботажных судов и обеспечена работа берегового крана “Деррик” для отгрузки тяжеловесов». Все это существенно облегчило обработку импортных поставок [23, л. 52].

План строительно-монтажных работ 1944 г. был выполнен на 100,1 %. К 15 января 1945 г. на строительстве трех механизированных причалов полностью закончили забивку шпунта, установили 90 % анкеров. Грунт за шпунтовую стенку засыпали наполовину: для окончания требовалось 4—5 суток работы «Зеи», но в ход работ вмешалась природа: сильные морозы сковали бухту льдом, и в ночь на 13 января земснаряд остановился, простояв двое суток.

Несмотря на то, что часть порталных кранов была смонтирована, устройство подкрановых путей для них откладывалось до момента завершения создания территории вдоль линии причалов.

На угольном причале на м. Сигнальном забили 70 % шпунта. Здесь не хватило нескольких анкерных тяг, которые собирались изготовить на месте по уже опробованному способу. Причал на Кошке был далек от завершения: на нем забили лишь на 50 % шпунта. Анкеры сюда еще не поступили.

В деревянном складе на Кошке осталось настелить 250 кв. м пола. Окончание этой работы откладывалось из-за отсутствия пиломатериала. 5 декабря 1944 г. прибыла вторая пятерка импортных сборных металлических складов. В середине января 1945 г. первый из них монтировался, под второй и третий закладывались фундаменты. Место двух оставшихся пока занимали строения, подлежащие сносу.

Завершалось строительство тринадцати четырехквартирных домов, еще девять домов были готовы менее чем наполовину. Для их окончания не доставало леса, поэтому пришлось принять меры по заготовке местной березы и тополя на заложенных за городом лесосеках.

Как НКМФ СССР, так и партийные органы неоднократно устанавливали сроки ввода всех этих объектов в эксплуатацию, но они регулярно срывались не только из-за нехватки материалов и рабочих рук, но и из-за отсутствия четкого планирования и организации работ. Так, на причале на Кошке шпунт намеревались устанавливать с помощью порталного крана, для которого проложили временные пути, затратив на это около 100 тыс. руб. Кран нужно было при помощи плавкрана развернуть на 90° и завести на подготовленные рельсы. Эту работу гидротехнический участок затянул и приступил к ней тогда, когда линия забитого шпунта не позволила плавкрану подойти к месту, откуда намечалось произвести вышеописанные процедуры. Из-за этого забивка шпунта на Кошке затянулась, а деньги оказались пущены на ветер.

Проверявший ход работ инструктор обкома ВКП(б) А. И. Колтохин (инженер-гидротехник по образованию) отмечал, что «руководство Морстроя исключительно мало уделяет внимания качеству строительных работ. При устройстве шпунтовых стенок трех причалов в ряде мест допущено отклонение более чем на 40 см от горизонтальной оси шпунта, что, безусловно, является недопустимым... При забивке шпунта причала на портовой Кошке допускаются искривления стенки более значительных размеров, местами они достигают свыше 100 см, что ни в какой мере невозможно исправить за счет последующих конструкций (анкерное крепление, отбойная рама). Подобные факты имеются и на шпунтовой стенке причала тяжеловесов. Не лучше обстоит дело с качеством работ и на жилищном строительстве, особенно по отделочным и печным работам» [23, л. 108—110].

По сведениям заведующего промышленного отдела обкома ВКП(б) Калашникова, «... в течение всего лета 1944 года весь лес находился на плаву. В дни штормовой погоды неоднократно разрывало бон, лес разносило по бухте, при этом значительное количество его уносилось в море. Часть леса засыпана грунтом при рефулировании трех причалов». Он также отмечал, что качеству строительных работ уделяется недостаточное внимание. Так, «на строительстве угольного причала шпунт передней стенки на 30 % был забит неправильно, потребовалось его выдернуть и забить вторично. С большими искривлениями линии причала забит шпунт на портовой Кошке, который также необходимо выдергивать. Аналогичное положение с забитым шпунтом у причала тяжеловесов».

Стремление успеть к назначенному сроку начала эксплуатации (15 ноября 1944 г.) привело к тому, что установленные на набережной трех причалов швартовые тумбы были сорваны первым же швартующимся судном: бетон, в который их заделали, не набрал необходимой прочности. «Все это явилось благодаря недооценке значения качества работ, считая, что в период войны это не имеет серьезного значения. Поэтому, несмотря на массовые случаи брака и переделок, ни одного виновника Морстрой не наказал» [22, л. 24—25].

Кстати, сам начальник строительства А. Н. Виноградов по поводу наказаний заметил: «Я не помню случаев, чтобы мне было необходимо использовать свои дисциплинарные права. Все работали очень напряженно, не считаясь с условиями работы и со временем. Работы велись круглосуточно, посменно, но рабочие, инженерно-технические работники и служащие часто задерживались на своих рабочих местах» [10, с. 21]. К этому нужно добавить, что вряд ли сроки и правильность постановки судов к причалам зависели от воли гидростроителей.

К концу 1944 г. численность работавших на строительстве заметно увеличилась (табл. 6.6) [7, л. 23—100, 122—156].

		Таблица 6.6
Период 1944 г.	План	Факт
Февраль	1 171 (рабочих — 1 014)	918 (рабочих — 838)
Март	то же	997 (912)
Апрель	2 013 (1 746)	1 013 (926)
Май	1 630 (1 477)	961 (882)
Июнь	то же	854 (781)
Июль	1 401 (1 261)	870 (741)
Август	то же	то же
Сентябрь	то же	892 (759)
Октябрь	—	894 (817)
Ноябрь	1 235 (1 154)	976 (842)

Как видно из табл. 6.6, численность рабочих в течение года колебалась от 741 до 926 чел., составляя в среднем две трети от потребности. Часть

рабочих рук по распоряжениям А. А. Афанасьева и заместителя председателя СНК СССР А. И. Микояна передали на грузовые работы в порт АКО: в феврале и марте по 560, а в июне и июле — по 100 чел.

Нехватку квалифицированных кадров стройка восполняла здесь же путем их индивидуального и курсового обучения. В 1944 г. действовали курсы крановщиков и шоферов, зачисление на которые велось «путем свободного приема через объявления на участках» без отрыва от производства.

Годовой план подготовки кадров на 1944 г. предусматривал обучение «индивидуально-бригадным методом» и на курсах 40 шоферов, которых в действительности подготовили 44. Плотников следовало обучить 165, подготовили же всего 61, каменщиков — по плану требовалось 15, обучили двоих, копровщиков — вместо 10 плановых выпустили 33, сварщиков — по плану восемь, обучено семеро, штукатуров — по плану 10, обучено четверо. Токарей, слесарей, клепальщиков, слесарей-монтажников, газорезчиков требовалось в общей сложности 100, специальности же получили 186 чел. В каменщиках, арматурщиках, мостовщиках, сантехниках, кузнецах, малярах и столярах стройка не нуждалась. Недовыполнение задания по выпуску плотников объяснялось тем, что потребности в них «в достаточной степени обеспечивались плотниками, принятыми от воинских частей».

По прибытии импортных механизмов, кранов, экскаваторов, станков появилась необходимость в массовой подготовке людей, которым вскоре предстояло управлять ими. На учебу принимали всех желающих, их прикрепляли к мастеру, бригадиру или высококвалифицированному рабочему. Срок обучения и оплата ученикам устанавливались особым приказом, с ними заключались типовые договоры.

Квалификационные комиссии, подводящие итоги этой большой работы, выставили 80 отличных, 100 хороших и более 170 удовлетворительных оценок. Лучшими обучающимися в 1944 г. считались бригады плотников Е. А. Тупилов и В. К. Громотков, механик участка Б. П. Проценко, бригадир мотористов А. Д. Карпов. Кроме них особо отличились мотористы и крановщики Ф. М. Шадрин, В. Д. Кобелов, моторист и экскаваторщик Х. Х. Айбетов [24, л. 4—6].

«В сентябре 1944 г. Камчатморстрой организовал школу мастеров (тогда ее называли школой десятников). Учиться в школе предложили мастерам-практикам, бригадирам, плотникам. Для нас это была дополнительная нагрузка, и нагрузка немалая. После напряженной дневной смены мы ежедневно, кроме субботы, занимались с 19.00 до 23.00 в школе, а каждое воскресенье мы освобождались от работы на производстве, но занимались в школе по восемь часов. Изучали математику, геометрию, физику, черчение и чтение чертежей, строительные материалы, части зданий, нормирование. Школа организовывалась как двухгодичная, но мы закончили

ее при напряженной учебе за восемь месяцев. В конце апреля 1945 г. прошли экзамены. После курсов бывшим бригадирам предложили работать мастерами» [16, л. 58].

Уже после завершения Великой Отечественной войны, 15 мая 1945 г., А. Н. Виноградов отправил в Наркомморстрой СССР представления для премирования особо отличившихся в деле подготовки кадров в 1944 г. Вот их скупые строки: «Характеристика на Афоницева Василия Васильевича, рождения 1903 года, образование высшее, беспартийный. Тов. Афоницев, работая инженером по технике безопасности с 1944 года, к своим обязанностям относился добросовестно и занимаемой должности соответствует. Политически грамотный, дисциплинирован. Особую энергию проявил в подготовке кадров среднетехнического звена мастеров-десятников, за что дважды премирован...

Характеристика на Никитина Макара Макаровича, рождения 1904 года, образование высшее, член ВКП(б). Тов. Никитин работает в Камчатморстрое в должности прораба гидротехнического участка с марта 1944 г. К своим обязанностям относится добросовестно. На производстве дисциплинирован. К подготовке кадров в 1944 году тов. Никитин относился добросовестно и лично подготовил 20 квалифицированных бетонщиков...

Характеристика на Проценко Бориса Павловича, рождения 1920 года, образование высшее, беспартийный. Тов. Проценко работает в должности главного механика Камчатморстроя с 1944 года. Грамотный, дисциплинированный инженер. Неоднократно был премирован за хорошую работу. Добросовестно относился к подготовке кадров в 1944 году и сам лично подготовил квалифицированных крановщиков, экскаваторщиков, мотористов, лебедчиков, электросварщиков и прочие квалификации...

Характеристика на Тупикова Ефима Андроновича, рождения 1916 года, образование 6 классов. Тов. Тупиков, работая бригадиром плотников с мая 1944 года, к своим обязанностям относится добросовестно. На протяжении 1944 года добился высокой производительности труда, энергичный, дисциплинированный бригадир. Неоднократно за хорошую работу был премирован. Тов. Тупиков в 1944 году подготовил квалифицированных плотников...

Характеристика на Громоткова Василия Константиновича, рождения 1904 года, беспартийный. Тов. Громотков работает в качестве бригадира бригады плотников с апреля 1944 года. Энергичный, дисциплинированный бригадир. К работе относится добросовестно, неоднократно был премирован за хорошую работу. К подготовке кадров в 1944 году относился добросовестно, и сам лично подготовил квалифицированных плотников...

Характеристика на Плотникова Ивана Максимовича, рождения 1907 года, беспартийный. Тов. Плотников работает в должности бригадира бригады плотников с апреля 1944 г. Энергичный, дисциплинированный брига-

дир. В 1944 году вместе с бригадой добился высокой производительности. Исключительно добросовестно относился к подготовке квалифицированных плотников...» [25, л. 31—32].

Рабочих, выполнявших нормы от 100 до 150 %, в 1944 г. насчитывалось 576, свыше 150 % — 145 чел. Не справлялись с заданиями лишь 17 работников. Лучшими людьми строительства назывались бригады копровщиков Кириллова, Павлова, Усова, Суханова, бригады монтажников Кружкова, бригада плотников Тупикова, бригады разнорабочих Тарова, Подкорытова и Желнина.

В течение года предприятие не было полностью обеспечено инженерными и среднетехническими кадрами (мастерами и десятниками). Последние «выдвигались» из передовых бригадиров, но они зачастую «по опыту работы и своей безграмотности не соответствовали полностью требованиям, предъявляемых строительству». Командированные на строительство военные инженеры Тихоокеанского флота (ТОФ) не оправдали ожиданий, «преподнося низкое качество работы». Двое из них были откомандированы обратно по состоянию здоровья, двое — «за прошлые проступки» и «по причине крайней недисциплинированности на производстве». Для полного укомплектования стройки требовались 12 инженеров и техников [14, л. 9].

Мощной силой, стимулировавшей труд портостроителей, помимо патристического долга перед отечеством, служило социалистическое соревнование. К 1 мая 1944 г. были разработаны его новые условия, оговаривавшие меры морального и материального поощрения отличившихся. Для награждения передовых подразделений трест учредил переходящее Красное знамя. Его вручали бригаде, занявшей по итогам месяца первое место, одновременно ей выдавали премию: бригадир получал месячный заработок, а все члены бригады его половину.

«По новым условиям соцсоревнования учитывались не только нормы выработки и соблюдение дисциплины на производстве и в быту, но и высокопроизводительное использование техники, ее безаварийная работа, а также финансовые результаты выработки бригад на одного человека в рублях. В то же время вводились условия, по которым все бригады, выполнявшие нормы выработки на 200 и выше процентов, получали талоны на дополнительное питание в столовой или получали по ним продукты сухим пайком. Этот пункт вызвал массовое перевыполнение норм выработки. Это положение было ценно тем, что в условиях карточной системы оно помогло сохранить высокую работоспособность и восстанавливать потерю физических сил рабочих при высочайших физических напряжениях, а рабочие не щадили своих сил, работали по двенадцать часов, а если надо было, то работали сутками» [16, л. 37].

А вот для не справлявшихся с нормами, а также для нарушителей одной из мер воздействия являлось лишение дополнительного питания на различные сроки. Например, приказ № 4 по отделу подсобных предприятий от 23 июня 1944 г. гласил: «1. Несмотря на произведенный капитальный ремонт лесозавода, полное обеспечение лесоматериалом, лесозавод ввиду аварий и производственных неполадок до настоящего времени не выпускает продукцию, чем срывает строительные работы. За плохие показатели в работе приказываю лишить работников лесозавода на декаду дополнительного стахановского питания. 2. За отличное отношение к делу, что в результате дало возможность сохранить закольцованный плот и завести его в озеро [Богородское], приказываю Смирнову Н. К. и тов. Яковенко Б. В. объявить благодарность и не лишать их, как остальных работников лесозавода, стахановского дополнительного питания на декаду, выдав им трехразовое дополнительное питание» [8, л. 4].

Летом в трудовом коллективе строителей зародилось движение за создание комсомольско-молодежных бригад. 29 июля 1944 г. к А. Н. Виноградову обратился секретарь комитета ВЛКСМ Н. М. Васильев, просивший утвердить их состав. На гидротехническом участке такими желали стать бригады по постановке шпунта под руководством Тавлова (члены Хохлов, Кушманов, Скалозубов, Чефонов, Курбатов) и Кириллова (Попов, Гурьев, Фоминых, Белоусов, Шутов), на участке гражданского строительства — бригады разнорабочих Корсукова (Васин, Желнин, Афанасьев, Чуков, Щербаков, Шарыпов, Старков, Иринархов) и Яшина (Попов, Пяткин, Сафаров, Щекин, Кашеев, Митякин, Исаков, Юреско, Запальский, Королев). Формально начало молодежному движению за сознательное отношение к труду было положено 2 августа 1944 г., когда руководитель стройки утвердил состав этих бригад [8, л. 21, 23].

5 августа 1944 г. был обнародован совместный приказ по Камчатморстрою и ИТК № 7: «За хорошие производственные показатели, проявленные в июне месяце на строительстве столовой морпорта, рабочие-заключенные премируются денежными премиями: 1. Морозов А. — бригадир, 200 рублей. 2. Сорокотягин А. — столяр, 100 рублей. 3. Тулупов В. — печник, 150 рублей...» Премии получили еще 15 рабочих [8, л. 26].

Всего за 1944 г. портостроители заслужили 2 638 различных наград и поощрений. За это же время под суд военного трибунала были отданы 178 рядовых работников и один руководитель за допущенную им аварию. Наибольший процент нарушений пришелся на самовольные отлучки и дезертирство — 161 случай, то есть почти 90 %. Следует заметить, что трибунал не действовал по принципу «вали кулем, потом разберем!»: он осудил 94 чел., шестерых оправдал, а в отношении 31 чел. в возбужде-

нии уголовных дел отказал. Остальные привлеченные к ответственности находились под следствием или разыскивались [14, л. 11].

К началу 1945 г. порт имел три причала из металлического шпунта, начавшие действовать недостроенными, восемь крытых складов, открытую складскую площадь, шесть порталных, плавучий и несколько передвижных кранов, ввел в эксплуатацию дополнительную жилую площадь. Все это «обеспечило значительно менее напряженную работу Петропавловска по выгрузке импорта в текущем году по сравнению с предыдущими годами».

В течение 1945 г. предполагалось завершение строительства порта «со всеми крайне необходимыми обслуживающими единицами» (ранее это намеревались сделать осенью 1944 г.). Однако в проекте титульного списка предусматривалось выделение на его нужды в 1945 г. сумм, которые совершенно не покрывали даже самых «горячих» потребностей. В результате такой важный объект, как электростанция, был обеспечен финансированием только в сумме 450,0 при общей стоимости 1 115,5 тыс. руб. В то же время из-за недостатка электроэнергии не могли работать все порталные краны. Не нашлось достаточно денег и на остро необходимые жилые помещения, куда следовало перевести «контингент», живший в общежитии хлебосухарного завода, арендованном Камчатморстроем, и на аварийном пароходе «Херсон», где он размещался «при двухъярусной системе нар». Для его расселения требовались четыре барака и 12-квартирный дом общей стоимостью 1 502,0 тыс. руб. Выделенных же 340 тыс. руб. не хватало даже для достройки двух барачков. В итоге финансирование первоочередных объектов порта в начале 1945 г. было обеспечено лишь на 30 %.

В январе 1945 г. Государственная штатная комиссия Совнаркома СССР утвердила штат административно-управленческого персонала порта в количестве 116 чел. с месячной зарплатой 80 970 руб. [26, л. 20]. Укомплектовать его было весьма сложно: в Петропавловске не хватало специалистов. Недоставало и рядовых рабочих рук, поэтому как к вынужденной мере пришлось прибегнуть к передаче в порт грузчиков из АКО.

3 января 1945 г. порт АКО в соответствии с правительственным распоряжением обязывался передать порту НКМФ в течение пяти дней 200 рабочих «в порядке перевода на постоянную работу». 26 января 1945 г. был составлен следующий акт: «Мы, нижеподписавшиеся: с одной стороны помощник начальника порта АКО по кадрам Просвиркин Константин Григорьевич, с другой стороны начальник отдела кадров Морпорта Шарапова Раиса Михайловна в присутствии т. Николашева сего числа произвели прием и сдачу рабочих-грузчиков в количестве 200 чел. на основании постановления СНК СССР от 11.11.1944 г. за № 22615-РС» [27, л. 1; 28, л. 1].

Оба Петропавловских порта тесно взаимодействовали и, при необходимости, приходили на выручку друг другу. Так, в соответствии с распоряже-

нием СНК СССР № 22875-РС от 14 декабря 1944 г. порт НКМФ передал порту АКО передвижную электростанцию мощностью 50 кВт, два компрессора, экскаватор, гусеничный и автокраны. Это оборудование впоследствии было возмещено из импортных поставок [29, л. 3].

Кроме портовиков АКО, в коллектив порта НКМФ вливалась часть работников Камчатморстроя, в известной мере оголяя его участки. Так, отсюда перевели подготовленных на строительстве рабочих, обслуживавших импортные механизмы (крановщиков передвижных и порталных кранов, шоферов, команду плавкрана). В январе 1945 г. с промышленно-гражданского участка сняли и направили в порт в качестве грузчиков шесть бригад: разнорабочих Кононенко, Юсупова, Костюнина, плотников Черенкова, Исаева и Тупикова. В результате к 20 марта 1945 г. численность портовиков достигла 583 чел.

Сроки завершения работ, предусмотренные приказом № 366, как мы знаем, выдержать не удалось. Справку о готовности сооружений порта к началу грузовых работ начальник порта А. И. Асеев подписал 27 февраля 1945 г. В соответствии с ней, механизированный причал на Кошке, который должен был вступить в строй еще в марте 1944 г., не был завершен: на нем полностью забили анкерную стенку, но еще не установили причальную. Эксплуатация трех незаконченных механизированных шпунтовых причалов, постройка которых должна была завершиться в июле 1944 г., началась в феврале 1945 г. Причал на м. Сигнальном также не был готов: на нем закончили забивку шпунта, но анкеры еще не завели.

Складская территория общей площадью 50 000 кв. м не имела планировки и водоотвода. Из десяти металлических складов, которые следовало ввести в действие еще в сентябре 1944 г., были собраны семь, причем два из них не имели пола. Завершалось строительство деревянного склада на Кошке. Смонтировали девять из десяти импортных порталных кранов, один из которых привезли из Владивостока собранным. Строительство электростанции, которую следовало закончить в сентябре 1944 г., еще не начиналось [23, л. 25].

Тем не менее, порт вступил в строй именно в феврале 1945 г. В этот период поставки импорта активизировались, хотя всем было уже ясно, что боевые действия в Европе близятся к завершению: союзники ожидали вступления СССР в войну с Японией. Документов, в которых названа точная дата начала работы порта, автору найти не удалось. Можно предположить, что никаких официальных торжеств по этому поводу не было: на февраль 1945 г. пришелся пик зарубежных поставок, так что митинговать и перерезать ленточки портовикам, скорее всего, было некогда. Впрочем, один такой документ, но подготовленный позже, все же имеется: в отчете о деятельности предприятия за 1948 г. указано, что оно пущено в эксплуатацию 10 февраля 1945 г. [30, л. 113].

При вступлении порта НКМФ в строй в феврале 1945 г. от порта АКО приняли ранее построенные и сданные ему во временное использование два деревянных причала. Первый — на м. Сигнальном для переработки угля, который начал работать недостроенным еще в ноябре 1942 г., был поврежден. Второй — на Кошке для генгрузов — также был «несколько разрушен, но находится в рабочем состоянии», правда, из-за отсутствия механизации он не являлся полноценным [31, л. 102].

На первых порах порт не справлялся с обработкой прибывавших в массовом количестве грузов. Ежедневно ему следовало одновременно разгружать 4—5 судов, снимая с них 3 000 т. На первый квартал 1945 г. порт получил задание перевалить 127 000 т импорта. Хотя оно и было выполнено на 100 %, но лишь с помощью порта АКО, выгрузившего 40 000 т. Месяцем самой напряженной работы стал март 1945 г., когда в сутки обрабатывались всего 1 430 т или 47,7 % нормы.

Местные партийные органы полагали, что «начальник Морпорта т. Асеев не принял достаточных мер, несмотря на помощь со стороны горкома ВКП(б) в деле проведения подготовительной работы по обработке судов». Однако следует помнить, что организационные неувязки в начальный период действия любого предприятия являются вполне естественными.

Из двадцати одной бригады грузчиков восемь не выполняли норм. Организация труда среди грузчиков находилась на низком уровне. Большое количество простоев произошло из-за несвоевременной подачи автомашин и механизмов, которые работали крайне плохо, не пройдя технический осмотр. Из десяти автомашин, переданных портом АКО, в течение месяца бездействовали семь. Три новых грузовых механизма вышли из строя из-за отсутствия смазки. Снимаемые с судов грузы беспорядочно складировались на территории. В результате каустическую соду разместили вперемешку с драгоценными пищевыми продуктами, небрежная укладка которых к тому же стала причиной их намокания. Пострадали фасоль, мука, яичный и молочный порошок. Часть продуктов оказалась расхищена [23, л. 12—13].

27 февраля 1945 г. в обкоме ВКП(б) прошло совещание, наметившее мероприятия по подготовке площадок для размещения поступавшего импорта. Всю имевшуюся в городе и его окрестностях складскую площадь решили распределить между портами АКО и НКМФ. К 3 марта грузы должны были заполнить даже городской стадион на Никольской сопке. Для расчистки снега на нем и на других площадках решили привлечь заключенных ИТК № 7, а также «мобилизовать общественность, учреждения и организации города». Караулы на складских объектах несли 200 бойцов отдельного батальона НКВД по охране военных объектов [23, л. 114—115].

Вот что вспоминал о своем опыте работы грузчиком в начале 1945 г. Е. А. Тупиков: «Мы приступили к работе. Юсупов и я посмотрели укладку

мешков в штабеле, а ребята несли мешки с мукой и назад возвращались бегом. В трюме баржи образовалась очередь. Мы поставили еще два человека на подачу мешков и сами включились в цепочку носить их. Мешки весом по 80 кг сначала показались легкими, но уже через час-полтора стало ясно, что принятый ритм нам не по силам. Расстояние до штабеля было 70—80 м, мешки надо было поднять на высоту 6—8 м. Этот вариант разгрузки был очень тяжелым.

До обеденного перерыва мы дотянули кое-как. После обеда к работе приступили нормально, бегом не бегали. Вторая половина рабочего дня тянулась мучительно долго, не сговариваясь все ждали окончания рабочей смены. Без привычки все измотались до последней степени. На следующий день пришли на работу на старое место, то есть на четвертый причал. Юсупов уже знал, как мы вчера выполнили норму выработки и сколько заработали. Результат для нас был неожиданным. Норму выработки мы выполнили на 75—80 %. Само собой разумеется, заработок был малым. Послышались недовольные голоса...»

Для облегчения разгрузки запустили рольганговый транспортер. Управлявший им транспортерщик показал строителям удобный способ приема мешков на спину, после чего работа продолжилась. «Мы быстро освоились с новым вариантом работы. Сегодня она была полегче. Мешки шли по транспортеру непрерывным потоком, но их не надо было переносить на большое расстояние... С этого дня мы выполняли норму выработки от 100 до 120 %, но работать, как работала бригада Владимира Андреевича Ермакова, так и не научились. Бригада Ермакова ежедневно выполняла нормы выработки на 150—200 %, а норма была немалая — девять тонн на одного человека...» [16, л. 63].

После того как к апрелю 1945 г. скопление судов, ждавших на рейде своей очереди на выгрузку, разрядилось, часть людей вернулась на стройку, но бригады Кононенко, Костюнина, Черенкова и другие остались в порту на постоянную работу. Вчерашние строители овладели новыми профессиями. Бывший бригадир шпунтовщиков В. Н. Кириллов, награжденный за трудовые заслуги медалью, стал одним из лучших механизаторов и работал в порту до конца жизни. Механизаторами и другими специалистами стали бывшие строители П. А. Агарев, А. Н. Желнин, В. Н. Марятов, Г. М. Матюхин, С. П. Мельников, А. П. Молев. Портовыми рабочими стали П. И. Абрамовский, А. П. Метелкин, А. С. Ускиряев. На автобазе трудились П. Т. Глубокий, А. И. Зук, П. Н. Пазеннов и другие. Прорабами, стивидорами, диспетчерами, складскими работниками стали строители В. П. Ермаков, П. Д. Пальчун, В. П. Погорелов, С. П. Вашкин, В. Ф. Ополев. Перейдя на работу в порт, не изменили своей строительной профессии А. Н. Поддубный, Е. А. Тупиков, Я. К. Утробин.

Всего за 1945 г. порт переработал 350,5 тыс. т. До конца года через него проходили преимущественно импортные, а в период войны с Японией — военные грузы. Производительность труда грузчиков в среднем составляла 12,7 т в день, а их средний дневной заработок доходил до 42 руб. 12 коп. при сдельной тарифной ставке 17 руб. 53 коп. Наиболее высоких результатов достигли бригады грузчиков Ермакова (228,1 %), Стрельцова (242,3 %), Бокова (209,4 %). Столь высоким результатам способствовало внедрение механизации погрузо-разгрузочных работ (напомним, что совсем недавно — всего лишь в начале года — большинство бригад норм не выполняло).

«Наши грузчики уже не помнят того времени, когда им приходилось работать “вплечевую” на всех вариантах работ и преодолевать своей физической силой тяжеловесы. Наши порталы и плавучий краны в течение 1945 г. переработали почти 300 000 т, разное оборудование и вооружение... Наши механизмы были использованы всего на 36,8 % по времени, а участие механизации в общей переработке грузов составило 48,8 %...» [31, л. 81—82].

В августе победного 1945 г. в историю порта была вписана еще одна славная страница. Ею стало участие его работников в Курильской десантной операции. В состав сил десанта вошли три самоходных баржи. В баржу № 1, которой командовал старшина Василий Иванович Сигов, в ходе боя попали четыре японских снаряда. Суденышко охватило пламя, создалась угроза взрыва находившихся на нем боеприпасов. В. И. Сигов был дважды ранен — в руку и голову, — потерял много крови, но двое суток продолжал руководить доставкой на остров Шумшу под огнем противника десантников, вооружения и боеприпасов. За этот подвиг В. И. Сигов получил звание Героя Советского Союза, а механик и матрос баржи И. Киселев и И. Крюков — ордена Отечественной войны 1-й степени и Ленина. Старшину баржи № 2 Е. Г. Иванова за героизм наградили орденом Отечественной войны 1-й степени. Баржа № 3, возглавляемая старшиной М. И. Павловым, попала под град японских снарядов и погибла вместе с экипажем. Отличился и начальник морского агентства ДВГМП Аркадий Захарович Матусевич, храбро действовавший при штурме артиллерийской позиции врага на мысе Кокутан.

Не успел порт обзавестись минимально необходимым для полноценной работы хозяйством, как начался его передел. 10 сентября 1945 г. СНК СССР принял решение передать его часть ТОФ. В соответствии с ним народный комиссар морского флота СССР П. П. Ширинов распорядился отдать военным три причала на Кошке вместе с прилегающей территорией и находящимися на ней сооружениями.

Руководство порта считало это решением ошибочным и обратилось напрямую к заместителю председателя СНК СССР А. И. Микояну, объясняя, что причалы являются «жизненно необходимыми для народно-

хозяйственных целей Камчатки по переработке снабженческих грузов области». Причалы располагались в центре обоих Петропавловских портов, поэтому передача этих сооружений военным могла затруднить их работу и осложнить маневрирование судов на узкой акватории. Здесь же были сосредоточены все незаконченные водоотводные сооружения, следовательно, изоляция причалов могла полностью нарушить нормальную эксплуатацию портов. К тому же причал № 2 и часть причала № 3 еще не были полностью достроены.

Руководство порта, понимая необходимость организации стоянки для кораблей Камчатской военной флотилии, полагало, что ей относительно безболезненно можно было передать причал № 6 с тяжеловесным краном «Деррик» и прилегающую к нему территорию, располагавшуюся рядом с их базой. Тем более, что боевые корабли швартовались у этого причала уже в течение полугода. Кроме того, он являлся конечным в причальной линии и имел свою акваторию [23, л. 22].

В итоге, в октябре 1945 г. военным достались причалы № 1, 2 и 3, три деревянных склада общей площадью 3 384 кв. м, территория открытого хранения, водопровод и подкрановые пути. (Назад эти сооружения и территория вернулись во второй половине 1950-х гг. после начала строительства капитального Морского вокзала).

А вот как в 1945 г. шли дела у портостроителей. В январе 1945 г. они перевыполнили месячный план в размере 700 тыс. руб. на 136,4 %. Лучшие результаты показали бригады копровщиков Кириллова — 189 % и Суханова — 149 %, плотников Филина — 151 % и Гаврикова — 166 %, монтажников Кружкова — 156 %. Средняя дневная зарплата рабочих составила 23 руб. Хотя среднее выполнение норм за январь достигло 117 %, количество рабочих, не справившихся с заданием, увеличилось до 28 чел.

В феврале 1945 г. темпы работ заметно снизились. Причиной этого стал выпавший глубокий снег. Так, с 4 по 6 февраля пришлось снимать всех людей и технику с основных объектов и отправлять их на очистку стройплощадок. Еще одной причиной, замедлившей ход стройки, стала начавшаяся деятельность порта: как известно, ввиду отсутствия в нем грузчиков, часть портостроителей задействовали на грузовых работах. К тому же по распоряжению А. А. Афанасьева порту передали много техники и часть вспомогательных предприятий Камчатморстроя.

В течение января и февраля 1945 г. началась эксплуатация трех причалов из металлического шпунта с прилегающей к ним территорией, деревянного склада на Кошке и двух металлических хранилищ. К причалам по временным путям подкатили два порталых крана, которые сразу же начали действовать. Готовились к работе еще четыре крана. В конце февраля завершалась сборка металлоконструкций причала на м. Сигнальном, нача-

лось строительство еще одного металлического склада и сборка американских автомашин. Промышленно-гражданский участок за два первых месяца 1945 г. завершил сооружение семи четырехквартирных домиков и барака для людей, переселяемых с Кошки [23, л. 31].

15 февраля 1945 г. между управлением порта и Камчатморстроем, размещавшимися в одном здании на ул. Советской, 26, был заключен договор на выполнение работ в 1945 г. на сумму 7 млн руб.

27 февраля 1945 г. НКМФ СССР утвердил титульный список капитальных работ на первый квартал 1945 г. в объеме 2,1 млн руб. Так оценивалось изготовление проектов, окончание причала на Кошке, сборка металлических и достройка деревянных складов, установка механизации, организация электроснабжения и связи, строительство жилья. Работы на второй квартал 1945 г. оценивались в 2,4 млн руб. Общая сметная стоимость стройки порта составляла 107 млн руб., из которых к началу второго квартала 1945 г. освоили 40,4 млн, то есть 37,8 % [17, л. 28, 31, 34].

13 марта 1945 г. А. Н. Виноградов сообщал о тех мерах, которые следовало спешно предпринять для того, чтобы порт мог нормально действовать:

- к 25 марта 1945 г. завершить временные подкрановые пути на трех относительно готовых причалах и подвести к кранам временное электропитание;

- к 1 апреля 1945 г. окончательно закончить сооружение причала № 7 на м. Сигнальном;

- с 15 апреля начать строительство электростанции;

- к 1 мая 1945 г. закончить строительство склада № 8, до 15 августа собрать склады № 7 и 9;

- к середине мая 1945 г. установить все металлоконструкции на причалах № 2 и 6;

- к 1 июня построить кузницу, к 15 июня завершить мастерскую;

- к началу августа 1945 г. полностью закончить три причала.

Для успешного решения этих задач требовалась помощь НКМФ и Наркомата внешней торговли. Виноградов обращался к ним с просьбой отгрузить в его адрес крепления для причала № 2, выделить буксир мощностью 250—300 л. с. и три баржи, срочно доставить в Петропавловск в апреле 1945 г. 300 т цемента для электростанции и в мае — 4 000 куб. м круглого леса [23, л. 30].

Всего же для выполнения той скромной программы, которую можно было развернуть на выделенные в 1945 г. средства, требовалось 9 478 куб. м круглого и пиленого леса притом, что в наличии его к началу апреля 1945 г. имелось всего 296 куб. м. Аналогично обстояло дело и с другими материалами. Так, железного проката требовалось 268 при наличии 109 т, анкерных креплений и рельсов при потребности в 217 т не имелось совсем, цемента вместо 619 было всего 15 т [23, л. 52—55].

И все же, несмотря на все трудности, план первого квартала 1945 г. портостроители перевыполнили на 112,8 %, а с апрельским заданием они справились на 116 %. Бригады, трудившиеся на основных объектах, выполнили установленные нормы выработки в среднем на 128,7 % [23, л. 11]. Лучшими из них стали:

- бригада шоферов Галкина (193 %);
- бригады копровщиков Кириллова (185 %), Суслова (174 %) и Фролова (173 %);
- бригады плотников Гаврикова (157 %) и Филина (149 %).

В апреле 1945 г. в Камчатморстрое числились 1 038 рабочих, служащих и инженерно-технических работников. Из них 424 чел. работали в порту и в других организациях. Непосредственно на строительных работах и на обслуживавших их подсобно-вспомогательных производствах находилось немногим более 600 чел. Правда, имелись еще 130—140 заключенных, количество которых «при соответствующем нажиме на начальника ИТК» могло быть доведено до 200—220 чел. С их учетом численность портостроителей достигала 830 чел. Она обеспечивала только работы, запланированные НКМФ, причем излишки рабочей силы могли составить лишь 100 чел., «которые частично потребуются для обеспечения сельскохозяйственной и путинной компании», то есть для того, чтобы снабдить их самих же продуктами питания [23, л. 57—59].

С 1 июня 1945 г. Петропавловская строительная контора в составе Дальморстроя стала действовать как самостоятельная организация, непосредственно подчиненная Главморстрою НКМФ. С начала 1945 г. в ее состав входили три участка: гидротехнический, промышленно-гражданского строительства и монтажный. 1 июня 1945 г., после сдачи собранных порталных, плавучего и стационарного кранов и основного перегрузочного оборудования монтажный участок ликвидировали.

10 августа 1945 г. Главморстрой НКМФ СССР известил А. Н. Виноградова о том, что в соответствии с решениями правительства Дальморстрой будет ликвидирован в третьем квартале 1945 г. При этом, «учитывая возрастающее значение работ по Петропавловскому порту и темп освоения в первом полугодии», годовой план работ Петропавловской конторе увеличивался до 8 млн руб. [32, л. 2].

К 1 сентября 1945 г. портостроители сдали в число действующих следующие объекты общей стоимостью 50,5 млн руб.:

- деревянные причалы на м. Сигнальном и на Кошке длиной 76 и 105 м;
- три причала с внешней стороны Кошки общей длиной 450 м;
- причал из металлического шпунта на м. Сигнальном длиной 78 м;
- портовую территорию возле причалов общей площадью 85 000 кв. м, образованную рефулированием и за счет разработки косогоров;

- деревянные одно- и двухэтажные склады общей площадью 5 165 кв. м;
- семь металлических складов общей площадью 4 536 кв. м, еще два склада находились в стадии завершения строительства;
- восемь порталных кранов;
- подкрановые пути длиной 400 м;
- плавучий девяностотонный кран «Вилей»;
- стационарный стотонный кран «Деррик»;
- семь автокранов грузоподъемностью по 6 т;
- три гусеничных крана грузоподъемностью по 3 т;
- двухэтажные восьми- и двенадцатиквартирные деревянные дома;
- одноэтажное общежитие для грузчиков на 100 чел.;
- три одноэтажных общежития, предназначенные для переселения жильцов с территории, отчужденной под строительство порта;
- 24 одноэтажных четырехквартирных дома общей площадью 3 500 кв. м;
- здание столовой с овощехранилищем и магазином;
- водопроводы на м. Сигнальный и Кошку длиной 1 933 м.

Кроме этого, с морского дна возле причалов и на подходах к ним было вынуто 522 000 куб. м грунта. В стадии окончания строительства находились причалы на Кошке и площадке ниже облісполкома общей длиной 214 м.

К 1 сентября 1945 г. из выделенных НКМФ 8 млн руб. освоили 5,7. Оставшихся средств для устранения всех недоделок оказалось недостаточно. Завершения требовали:

- отбойные рамы и кордонные брусья на всех причалах;
- ливневая канализация и водоотводящие устройства на всей территории;
- асфальтирование площадок и подъездных дорог;
- водопровод для снабжения флота, предприятий порта и жилого поселка;
- электростанция мощностью 1 000 кВт;
- постоянные подкрановые пути;
- укрепление берега;
- три металлических склада и причала;
- кузница, мастерские, гараж, пожарное депо;
- восьми- и двенадцатиквартирные дома, 25 четырехквартирных дома и четыре общежития;
- детский сад, детский дом, больница-поликлиника и школа;
- морской вокзал, здание управления порта, радиостанция.

Общая стоимость всех перечисленных выше сооружений ориентировочно оценивалась в 40 млн руб. [23, л. 20—21].

В четвертом квартале 1945 г. трест намеревался продолжить работы на причале на Кошке (земляные работы, установку анкеров, устройство

отбойной рамы и причальных тумб), выполнить устройство отбойной рамы на набережной трех причалов, возвести здание электростанции, провести внутрипортовый водопровод и продолжить жилищное строительство. Всего до конца года предприятие намеревалось освоить 1 535 тыс. руб. [32, л. 18].

В октябре 1945 г. приказом по наркомату стройконтору реорганизовали в строительное управление № 9 Главморстроя НКМФ СССР «Камчатморстрой». Фактически из 8 млн руб. до конца 1945 г. она освоила 6 316 тыс., то есть 79 % плана. Главной причиной невыполнения стало уже традиционное отсутствие стройматериалов. Во втором полугодии, чтобы занять рабочих и избежать их простоя, стройуправление было вынуждено пойти на выполнение заказов сторонних предприятий.

В результате три причала и причал на м. Сигнальном вошли в эксплуатацию без охранных рам. Из-за их отсутствия в октябре 1945 г. случилась авария на причале № 4, где во время швартовки пароход разбил одну шпунтину, а 16 января 1946 г. на причале № 7 м. Сигнального также при швартовке произошла вторая авария стенки, у которой повредили четыре шпунтины.

На причале на Кошке из-за отсутствия анкерных креплений их изготовили своими силами из рельсов по собственному проекту. Это позволило полностью завершить металлическую часть причала, но из-за ремонта «Зеи» засыпать грунт не удалось, и поэтому его так и не сдали в эксплуатацию.

«Все работы текущего года выполнены исключительно за счет мобилизации внутренних ресурсов и перехода на “натуральное хозяйство” использованием местных возможностей и остатков прошлых лет. Так, например, все жилстроительство вместо привозного леса выполнено из местной березы, заготовленной на месте. Вместо пакли и войлока использовали мох. Верхнее строение причала у крана “Деррик” выполнено из местной березы вместо гидротехнического леса; анкерные крепления для причала на Порт-Кошке вместо импортных были заготовлены из рельс своими силами. Вместо отсутствующих железа, толи и рубероида для кровли использована заготовленная своими силами финская стружка; вместо цемента, песка и извести для штукатурных работ использованы местные вулканический пепел и глина; вместо гвоздей строительных, штукатурных и кровельных изготовили на месте проволочные и т. д...».

Организованные в конце 1944 г. участки по заготовке леса в первом полугодии были расширены, теперь все жилье и часть других объектов строились исключительно из местных материалов, что позволило вовремя сдать их в эксплуатацию. Правда, для этого потребовалось «организовать и содержать мощные подсобные предприятия по заготовке и доставке материалов на месте, отвлекая на эти предприятия большое количество рабочей силы с основного производства» [33, л. 4—8]. А вот стекло заменить

было нечем, поэтому в оконные переплеты большинства жилых домов пришлось вставлять картон...

За 1945 г. через оба Петропавловских порта прошли в общей сложности 639 тыс. т. Всего же в течение 1942—1945 г. местное портовое хозяйство переработало 1 869,5, в то время, как за предыдущие двенадцать лет (1930—1941 гг.) — всего 1 764 тыс. т. Война и связанное с ней увеличение грузопотоков ускорили развитие экономики Камчатки. Постройка в Петропавловске в военный период за короткий срок в условиях крайне ограниченных ресурсов морского порта, снабженного капитальными причалами и современными перегрузочными средствами, стала конкретным воплощением понятия «Трудовой подвиг советского народа во время Великой Отечественной войны».

Появление на Камчатке порта, потенциально способного перерабатывать в год до миллиона тонн различных грузов во многом стало определяющим фактором экономического и социального развития области в послевоенные годы. За короткий срок это предприятие стало главными морскими воротами полуострова. К этому можно еще добавить то, что отечественная гидротехника приобрела в Петропавловске в течение 1943—1945 гг. уникальный опыт форсированного возведения сложных гидротехнических сооружений принципиально нового типа.

ИСТОЧНИКИ

1. **ГАКО**, ф. 367, оп. 1, д. 3.
2. Там же, д. 5.
3. Там же, ф. 366, оп. 1, д. 2.
4. Там же, ф. 367, оп. 1, д. 4.
5. Там же, д. 2.
6. Там же, д. 1.
7. Там же, ф. 366, оп. 1, д. 1.
8. Там же, д. 5.
9. Там же, д. 3.
10. **Виноградов А. Н.** Краткая записка об истории строительства морского порта в Петропавловске-Камчатском в 1942—1945 годах // Краеведческие записки. — Вып. 9. — Петропавловск-Камчатский, 1995.
11. **ГАКО**, ф. 366, оп. 1, д. 4.
12. **Архив** Петропавловск-Камчатского морского торгового порта.
13. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 66.
14. Там же, ф. 366, оп. 1, д. 8.
15. Там же, ф. 166, оп. 1, д. 63.
16. **Тупиков Е. А.** Наш порт (воспоминания первостроителя). Рукопись.
17. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 7.

18. Там же, д. 1.
19. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 671.
20. **ГАКО**, ф. 366, оп. 1, д. 6.
21. **Камчатская правда**, 6 сентября 1944 г.
22. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 669.
23. Там же, д. 771.
24. **ГАКО**, ф. 366, оп. 1, д. 7.
25. Там же, д. 11.
26. Там же, ф. 298, оп. 1, д. 2.
27. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 142.
28. Там же, ф. 298, оп. 1, д. 9.
29. Там же, ф. 88, оп. 5, д. 12.
30. Там же, ф. 298, оп. 1, д. 19.
31. Там же, д. 6.
32. Там же, ф. 366, оп. 1, д. 9.
33. Там же, д. 10.

**ГЛАВА 7. «ЧУВСТВО ВЫСОКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ,
ПРИСУЩЕЕ КОЛЛЕКТИВУ, ПРИВЕЛО ЕГО
К БОЛЬШОМУ УСПЕХУ...»
(Петропавловский морской рыбный порт в 1946—1980 гг.)**

В начале 1946 г. в рыбном порту продолжалась достройка ряжевого причала, начатого в 1943 г. На его месте уже стояли три ряжа, заканчивалась сборка четвертого. После установки причальных тумб первая очередь сооружения была готова к действию. Стройкой занималось УВСР № 801. Для него этот причал был неплановым объектом, поэтому работы на нем неспешно велись только при наличии свободной рабочей силы. Так, в течение 1945 г. они шли всего три месяца. Сдача сооружения переносилась на третий квартал 1946 г. [1, л. 22].

При разделе портового хозяйства весной 1945 г. АКО достались два внутренних причала без угольной базы, шесть складов и 25 автомашин. С началом работы торгового порта грузопоток в рыбной гавани значительно снизился, составив в 1946 г. всего 190 200 т. С момента раздела оба порта полной загрузки не имели и работали с простоями. По этой причине вновь был поднят вопрос об их объединении. «Развитие рыбной промышленности Камчатки и стоящие перед ней перспективы настоятельно требуют уже сейчас значительного расширения рыбпорта за счет расширения причальной линии, специализации причалов, установления мощной береговой механизации, и без такой базы перспективное развитие рыбной промышленности невозможно».

Исходя из этого, руководители рыбного порта полагали, что расширение его, имевшего «два закрытых причала с ограниченной территорией», нецелесообразно, «так как вновь построенный порт Морфлота, имеющий тяжелую механизацию в нужном количестве для обеспечения будущей развивающейся рыбной промышленности, в настоящее время загрузки не имеет и работает с простоями». Единый морской порт должен был находиться в подчинении Главкамчатрыбпрома (ГКРП), пришедшего осенью 1945 г. на смену АКО, как «основного и единственного хозяина всей рыбопромышленности Камчатки».

В качестве аргументов в поддержку слияния назывались:

— наличие двух параллельных административно-управленческих аппаратов, при сокращении которых в случае объединения «программа одного порта возрастет, а себестоимость снизится»;

— устранение лишней перевалки груза, когда «суда Морфлота с путинными грузами выгружаются на территории порта Морфлота, силами рыбного порта затем погружаются на плавучку и транспортируются в порт для погрузки на суда»;

— устранение параллельно действующих хозяйств: авто- и механического, портофлота, жилфонда, электростанций, ремонтных групп и т. д. [2, л. 233—235].

К тому же рыбный порт в 1946 г. не имел специалистов по эксплуатации сложной импортной перегрузочной техники. С передачей в 1944 г. м. Сигнального торговому порту, рыбацкий флот остался без угольной базы, без которой он не мог нормально работать, так как сжигал за год до 70 тыс. т топлива.

К 1 июля 1946 г. рыбный порт располагал двумя причалами: свайным деревянным длиной 90 м и упомянутым выше ряжевым длиной 100 м. Прибывавшие грузы можно было размещать в семи крытых складах общей вместимостью 7 250 т. Вспомогательные службы включали механическую мастерскую, электростанцию мощностью 150 кВт, полуторакіловаттную радиостанцию, подсобное хозяйство. Транспортно-вспомогательный флот состоял из моторных катеров «Первенец», «Гордый», «Шторм», «МЮД», «Сокол», «Ост», «Норд-Вест», пассажирского кавасаки, парового катера «Норд-Ост», бензинового глссера, 16 несамоходных плашкоутов и барж вместимостью от 20 до 300 т.

Этот флот использовался неэффективно. Он выполнил план перевозок лишь на 64 %. В структуре его эксплуатационного времени 41 % приходился на стоянки в ожидании разгрузки. «При правильном использовании состоящего в нашем ведении флота, половина его может обеспечить нашу потребность». Несамоходные плавсредства за год полезно проработали всего 20 % эксплуатационного времени. Лучшими работниками флота назывались Ожигов, Черняев, Потапов, Яковлев и Корешков [3, л. 90—92].

В 1946 г. порт справился с плановым заданием на 100,1 %. При этом вместо требовавшихся 153 грузчиков были заняты лишь 119, поэтому каждому из них за смену приходилось в среднем перетаскивать 9,7 вместо расчетных 7 т грузов [2, л. 123]. Лучшие бригады кадровых грузчиков (Кондюкова, Мирошниченко, Дуженкина) выполняли нормы от 165 до 174 %, а вот «иностранное рабочее» справлялись с заданиями всего на 60 %. О том, кто были эти «иностранное рабочее», точных сведений не найдено. Известно, что с 1946 г. в рыбной промышленности Камчатки активно использовался труд вербованных северо-корейских рабочих. Но по сведениям, сообщенным автору старожилами, на работы по разгрузке пароходов привлекались и пленные японские солдаты. Впрочем, эти данные нуждаются в проверке.

Из 47 наличных импортных автомашин эксплуатировались 34. Автопарк порта перерасходовал более 30 т бензина: «шофера не знают норм расхода топлива». Лучшими специалистами автохозяйства стали Петров, Козлов, Матошин, Цикунов. Крановый парк включал четыре «Броунинга»

грузоподъемностью 7 т, один «Спидер» (3 т), и один «Одесский» (6,5 т), переработавшие 79 120 т. Передовыми крановщиками являлись Верлаков и Тараканов. Грузы также перемещали транспортеры и два автокара. Имелись и пять электрокаров, но они были законсервированы. Через транспортеры прошли всего 1 631 т или 0,85 % грузооборота, несмотря на то, что их работа признавалась как «наиболее производительная и недорогая».

В начале 1946 г. в порту работали 1 139 чел. За год приняли 146, уволили 229, перевели в другие организации 327 чел. Таким образом, к 1 января 1947 г. на предприятии остались 729 труженников, в том числе 522 рабочих, из них 160 грузчиков. Коллектив насчитывал 177 стахановцев и 92 ударника, что составляло 38 % к его списочному составу. Это число по сравнению с 1945 г. выросло на 7 %, «что характерно говорит за внедрение стахановских методов труда, за действенное соревнование, развернувшееся в порту в первом году послевоенной четвертой Сталинской пятилетки».

Достройка ряжевого причала в 1946 г. так и не закончилась. За год на нем вместо требовавшихся 1 630 смогли освоить лишь 421 тыс. руб. Другими объектами капитального строительства являлись трансформаторная станция, мастерская, восьмиквартирный дом и коттедж на ул. Советской, дом инженерно-технического персонала на ул. Второй Горной, двенадцатиквартирный дом на Красной сопке и два дома на подсобном хозяйстве. Все эти объекты завершили лишь наполовину из-за несвоевременной заготовки стройматериалов, в результате которой ОКС порта не мог работать зимой.

Жилой фонд порта состоял из 41 дома площадью около 6 000 кв. м и «потребности ни в коей мере не удовлетворял». Жилье находилось в запущенном состоянии. «Практика ряда лет по ремонту показала, что серьезно и систематически им не занимались. Ремонт всегда откладывался на осень, и за короткое осеннее время не успевали производить его». К зиме портовики получили от своего жилищно-коммунального отдела 3 500 куб. м дров для отопления. Предприятие позаботилось и о «семьях военнослужащих и красноармейках».

Подсобное хозяйство хотя и сработало с убытком, но дало «в общественное питание» 46 т картофеля, 59 т капусты, 4 т овощей. Кроме этого, рабочим и служащим порта оно продало 62 т сельхозпродукции.

В 1946 г. порт обзавелся собственным домом отдыха на минеральных источниках в Начиках. Его в течение года посетила четвертая часть портовиков, наиболее нуждавшихся в лечении и отдыхе [2, л. 130—134].

Осенью 1946 г., в преддверии главного государственного праздника Страны Советов, началась радиофикация предприятия. «Здесь приступлено к монтажу усилителя для трансляционного узла. Областное управление связи выделяет три мощных репродуктора. К дню 29-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции трансляционная линия вступит в строй» [4].

В декабре 1946 г. порт выступил инициатором социалистического соревнования в честь предстоящих выборов в Верховный Совет РСФСР среди предприятий города. Портовики обещали выполнить январский план грузопереработок 1947 г. на 115 %. С этим обязательством они успешно справились уже к 25 января, а до конца месяца перевыполнили задание на треть [5, № 22, № 49].

В 1947 г. предприятие возглавил Анатолий Семенович Херсонский. За этот год порт посетили 118 судов, он выполнил план на 117 % и получил прибыль в размере 1 755 000 руб. Лучшими стали бригады грузчиков Садчикова, Дуженкина и Перепелкина. По итогам работы в декабре 1947 г. порт занял первое место среди предприятий Петропавловска и завоевал Красное знамя горкома ВКП(б) [6, № 28]. Численность его персонала в конце года составила 679 чел., из них 111 грузчиков.

Вот лишь несколько эпизодов, рисующих жизнь порта в 1947 г. В феврале трудовые коллективы города-героя Ленинграда выступили с патриотическим почином выполнить годовой план 1947 г. к 30-летию Октябрьской революции. Его подхватили предприятия на территории всего СССР. Исключением не стал и Петропавловский рыбный порт. «Для этого рабочие и служащие решили повысить производительность труда, трудиться еще лучше, чем раньше. Работники автотранспорта, механизации, транспортно-вспомогательного флота обязались перекрыть намеченные годовым планом задания». Данное обещание они выполнили: к намеченной годовщине сверх плана переработали более 5 тыс. т грузов [5, № 49, 263].

В апреле 1947 г. порт оказал шефскую помощь школе № 4. Его коллектив своими материалами отремонтировал два класса, выделил транспорт, необходимый для подвозки материала [5, № 89].

11 ноября 1947 г. портовики выдвинули кандидатом в Камчатский областной Совет депутатов трудящихся своего уважаемого товарища — бригадира грузчиков Александра Ивановича Немчинова, работавшего на предприятии с 1934 г. «Тов. Немчинов — беспартийный большевик. Его отличительной чертой является высокая сознательность во всем, что касается долга советского гражданина перед Родиной». Выступавшие на собрании «выразили уверенность в том, что тов. Немчинов с честью оправдает оказанное ему высокое доверие» [5, № 263].

Следует отметить, что порт неоднократно выступал «застрельщиком» соревнования среди предприятий города. 20 ноября 1947 г. портовики, собравшиеся в своем клубе, обратились ко всем трудящимся Петропавловска с призывом выполнить задания первой послевоенной пятилетки за четыре года: «Трудящиеся города Ленина призвали весь советский народ к борьбе за досрочное завершение послевоенной Сталинской пятилетки. Коллектив трудящихся рыбного порта выполнил план второго года пя-

тилетки к 25 октября — годовщине восстановления советской власти на Дальнем Востоке. К 30-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции мы погрузили сверх годового плана еще 5 тысяч тонн груза.

Обсудив обращение ленинградцев, портовики решили выполнить свою пятилетку в четыре года. Сейчас все цеха и бригады порта становятся на стахановские вахты в честь выборов в местные Советы и берут на себя следующие обязательства: 1. Обработать к 21 декабря 20 тысяч тонн груза сверх годового плана. 2. Ко дню выборов полностью подготовить транспортно-вспомогательный флот к работе в зимних условиях. 3. Отремонтировать и подготовить к зиме весь автотранспорт. 4. Обеспечить быстрое выполнение в механической мастерской всех заказов цехов по ремонту флота и автотранспорта. 5. Выстроить к 2 декабря новый десятиквартирный дом для трудящихся порта. Наша стахановская вахта в честь выборов в местные Советы является началом борьбы за выполнение планов послевоенной пятилетки в четыре года...» [5, № 270].

Ценную инициативу одобрил горком ВКП(б), рекомендовавший повсеместно поддержать ее.

В конце 1947 г. был законсервирован строившийся с 1943 г. подземный склад: причиной этого стало отсутствие материалов и горных специалистов.

В следующем 1948 г. предприятие обработало 128 судов и выполнило годовой план грузооборота в объеме 175 000 т к 29 ноября. Летом для оказания помощи рыбокомбинатам в разгрузке промыслового снаряжения порт выделил две бригады: одну из них возглавил диспетчер порта Мельников, вторую — начальник погрузо-разгрузочного отдела Кораблев. Эти бригады переработали 21 000 т в Микояновском, Озерновском, им. Кирова, Опалинском, Кихчикском и Ичинском рыбокомбинатах.

На каждого из 112 грузчиков приходилось в сутки 11,3 вместо плановых 7 т, то есть в среднем выполнение норм достигало 162 %. Портовики нередко показывали выдающиеся трудовые результаты. Так, 14 марта при обработке парохода «Новороссийск» бригада Еремина дала четыре с половиной сменных нормы, Садчикова и Труфакина — свыше трех. Бригада Перепелкина при задании 50 вынула из трюма 142 т. Хорошо сработала и бригада шоферов Желудкова. А в конце апреля 1948 г. личную пятилетку выполнил знатный электросварщик Шамиль Баширов [6, № 64, 98].

16 июня пароход «Комсомольск», доставивший 3 500 т, выгрузили за 35 часов. Бригады Лысенко и Иноземцева показали выработку от 182 до 262 %, бригады Дворникова, Перепелкина, Павленок — 175 %. Отличились крановщики Карачев и Тараканов, шоферы Козлов, Данилов, Морозов, Такташов. В июне порт выполнил план на 125 %. В августе бригада Труфакина справилась с заданием на 150 % [6, № 145, 199, 294].

Весной 1948 г. завершилось восстановление причала, поврежденного при неудачной зимней швартовке парохода «Балхаш». Здесь заменили сваи, сделали новый настил. Теперь суда снова могли разгружать одновременно два трюма. Закончился и капитальный ремонт столовой. Ее красиво оформили, побелили, отремонтировали крышу, установили ограду. Внутри помещение оштукатурили и покрасили, обили потолок. Между столами разместили цветы, на стенах развесили картины, на окнах — гардины. «Увеличено количество табуреток. Рабочие сами сделали абажуры из жести».

В порту действовала специальная «комиссия по благоустройству». Ближе к осени она занялась подготовкой к зиме жилищного хозяйства, включавшего 480 квартир. Здесь отличились печники Черноусов и Шарайкин. Заготавливались и дрова — их с подсобного хозяйства возили три машины, делавшие за день по два-три рейса [6, № 98, 145].

В течение 1948 г. продолжалось строительство причала генгроз, которое теперь вел трест «Камчатрыбстрой». В конце года работы по рубке ряжей остановились из-за отсутствия гидротехнического леса и неподготовленности дна на месте их посадки. Для приведения его в порядок вновь привлекли заслуженную «Зею» [2, л. 99].

На основании генерального плана развития, согласованного и утвержденного еще в 1944 г. уполномоченным ГКО Папаниным, секретарем обкома ВКП(б) Васиным, председателем облисполкома Ущербовым и начальником АКО Емельяновым, Ковш и прилегающая к нему территория находились в ведении рыбного порта. 4 октября 1948 г. Совет Министров СССР принял решение о его расширении. В соответствии с ним следовало построить свайный причал для стоянки судов промыслового флота и погрузки на них соли. В начале февраля 1949 г. А. С. Херсонский обратился к командующему Камчатской военной флотилией капитану 1-го ранга Крученых. Он просил передислоцировать с места будущего строительства боевые корабли: «Берег портовой Кошки загроможден без нашего ведома сооружениями постоянного характера, в беспорядке вытаснены на берег понтоны, катера, которые будут мешать организации работ. Прошу дать указание не позднее 15 апреля убрать с акватории корабли, а также очистить берег портовой Кошки от всего вытасненного имущества и построек».

Аналогичную просьбу Херсонский адресовал и начальнику торгового порта И. О. Улицкому: «Согласно нашей договоренности, в 1947 г. Вам было разрешено из-за отсутствия в Вашем порту... спокойного и безопасного места для плавкрана, ставить плавкран с внутренней стороны портовой Кошки, где ему обеспечивалась надежная стоянка, но Вы вместе с плавкраном организовали на нашей территории стоянку всех плавсредств порта... Предлагаю немедленно убрать вашу плавучку с территории и акватории рыбпорта» [7, л. 23—24].

Сооружение третьего причала началось в 1949 г., а пока продолжались работы по доделке ряжевого, превратившегося вместе с подземным складом в долгострой.

Простои пароходов под разгрузкой в 1948 г. выросли втрое против прошлых годов, а стоимость грузовых работ увеличилась на 4 % по сравнению с плановой. В итоге вместо запланированной прибыли в 1 602 тыс. руб. предприятие получило 496 тыс. руб. убытка. Балансовая комиссия ГКРП признала его хозяйственную деятельность неудовлетворительной [8, л. 2—3].

В декабре 1948 г. состоялось совещание инженерно-технического персонала, разработавшее мероприятия по механизации трудоемких процессов, которые могли уменьшить простои флота. Территорию Кошки решили специализировать под хранение бочечной и ящичной клепки и соли. Причальную линию намеревались оснастить стационарными транспортерами, шире использовать имевшиеся электрокары, которые могли высвободить дорогостоящий автотранспорт. Ожидалось, что эти меры дадут возможность работать в три смены, что в свою очередь позволит более полно использовать имеющееся оборудование [6, № 294].

Весной 1949 г. коллектив порта в очередной раз выступил с обращением ко всем рабочим и колхозникам области о развертывании предмайского социалистического соревнования с тем, чтобы выполнить апрельский план к 1 мая на 110 % [9, № 79].

В 1949 г. портовики перевалили 227 900 при задании 185 000 т, обработав 144 судна. В результате проведенных организационно-технических мероприятий задание было перевыполнено на 23 %, а себестоимость 1 т груза снизилась на 6 руб. 83 коп. (то есть на 21 %) по сравнению с плановой и составила 25 руб. 41 коп. [10, л. 6—7]. В этом году хозяйственная деятельность предприятия оценивалась как удовлетворительная.

Главным клиентом порта в 1949 г. являлся торговый флот: удельный вес его судов составлял по численности одну треть, а по переработанному тоннажу — две трети общего грузооборота. За год порт обработал 46 судов Министерства морского флота (ММФ) СССР, из них 33 — досрочно и 12 — с простоем [10, л. 26]. При погрузке соли на одно из них — пароход «Шексна» — особо отличилась бригада Петра Ивановича Дуженкина: 18 июля она выполнила задание на 312 %.

Небольшое количество прибывавших судов и в связи с этим незначительный объем работ на рейде (5—6 % эксплуатационного времени) не оправдывал содержания пяти буксирных катеров и девяти несамоходных единиц разовой грузоподъемностью 2 600 т. Из-за неполной загрузки вспомогательный флот работал с большими простоями [10, л. 22].

Механическая мастерская располагала пятью токарными станками разных марок, затыловочным, сверлильным и строгальным станками, наж-

дачным точилом. Ее лучшими работниками являлись электросварщики Баширов и Гончаров, слесарь Худошин, котельщик Быков, кузнец Морозов и фрезеровщик Огнев, выполнявшие нормы от 182 до 214 % [10, л. 30].

В 1949 г. порт имел пять кранов «Броунинг» и один «Спидер», восемь электро- и два автокара, один штабелеукладчик, пластинчатый транспортер длиной 75 м, шесть ленточных транспортеров. Автотранспорт включал 31 машину. Имелся и гужевой транспорт — три десятка лошадей. Его использовали на подсобном и в жилищно-коммунальном хозяйствах.

На подсобном хозяйстве решили применить техническое новшество — установить ветродвигатель, приводивший в движение электрогенератор. Колесо этого оригинального механизма при скорости ветра 8 м/с должно было делать 70 оборотов в минуту и развивать мощность 14 л. с. Все работы по налаживанию устройства, которое в наше время отнесли бы к «нетрадиционной энергетике», стоили 155 000 руб. За год из этой суммы освоили всего 17 тыс. [10, л. 239].

В ноябре 1949 г. с прибытием гидротехнического леса возобновилось замершее строительство ряжевого причала. «Зея» вычерпала 70 % необходимого количества грунта, но дальнейшая работа земснаряда без разрушения дна стала невозможна: требовалось применение отсутствовавшей взрывчатки. В декабре Камчатрыбстрой продолжил сооружение подземного склада.

В это время страна готовилась к празднованию 70-летия со дня рождения И. В. Сталина. Свой трудовой подарок к юбилею вождя, пришедшемуся на 21 декабря, решили приготовить и камчатские портовики. Вот какие обязательства они приняли по случаю этой даты на митинге, состоявшемся в начале декабря.

«На трибуну поднимается начальник погрузо-разгрузочного отдела т. Мельников.

— Коллектив нашего погрузо-разгрузочного отдела, — говорит он, — обязался к 21 декабря выполнить пятилетний план, снизить себестоимость переработки грузов на 23 процента. Мы вызываем на соревнование коллектив гаража.

Начальник автопарка т. Веретенников заявляет:

— Мы обязуемся выполнить месячный план грузоперевозок к 21 декабря на 105 процентов...

От имени портовиков зачитывается текст обязательств, принимаемых в честь 70-летия товарища Сталина.

— Наш коллектив, — говорится в обязательствах, — решил ко дню рождения товарища Сталина закончить пятилетний план и добиться дальнейшего роста производительности труда. Мы будем трудиться во имя победы коммунизма так, как нас учит товарищ Сталин. Желаем родно-

му Сталину доброго здоровья и долгих лет жизни на счастье трудового народа!» [9, № 282].

Это обещание было не просто выполнено, но и перевыполнено. Так, бригада грузчиков Поданева завершила пятилетку к 12 вместо обещанного 21 декабря. Порт в целом выполнил задание 15 декабря 1949 г. [9, № 295, 296].

В 1950 г. Морлов, созданный для освоения активных методов добычи рыбы в открытом море еще в 1936 г., был преобразован в Управление тралового флота (УТФ). В состав УТФ вошли несколько паровых траулеров постройки конца 1920-х — начала 1930-х гг. и двенадцать небольших деревянных сейнеров. Это был весь камчатский рыболовецкий флот активного лова. В этом сезоне он добыл всего 7,5 тыс. т рыбы. В следующем году намечалось расширение УТФ за счет получения новых промысловых судов. Пока же доля времени, затраченная рыбным портом на обслуживание промыслового флота, не шла ни в какое сравнение с той, которая расходовалась на обработку транспортных судов.

Грузовой план 1950 г. объемом 220 000 т выполнили на 104 %. Грузооборот в этом году, составивший 228 929 т, вырос по сравнению с 1949 г. почти на 44 000 т за счет общего увеличения завоза и вывоза грузов из области. Грузчиков насчитывалось 132 чел., разделенных на 13 бригад. В среднем они выполняли нормы выработки на 146 %. В случае острого недостатка кадровых грузчиков к работам привлекались рабочие подсобно-вспомогательных цехов.

В 1950 г. порту установили норму единовременной обработки восьми люков, то есть двух судов. Она шла в две смены. При этом одно судно стояло у причала, второе — на рейде (в Ковше). В среднем за сутки с них снимали по 665 т. Всего за год обработали 210 судов и обслужили 16 599 пассажиров [11, л. 14—16].

1 января 1951 г. автохозяйство располагало 21 автомашиной, которые за прошедший год сожгли более 204 т бензина. Американские «Студебекеры» поставок 1943—1944 гг. были сильно изношены и потихоньку списывались. В порядке шефской помощи порт передал Петропавловскому морскому рыбопромышленному техникуму в качестве учебных пособий паровой котел, машину и вспомогательные механизмы с одного из своих бездействовавших старых буксиров.

Продолжались работы на основных объектах капитального строительства: подземном складе, ряжевом причале и причале генгрузов. Не завершилась и установка ветродвигателя [11, л. 80].

Утвержденный на 1951 г. план переработки грузов в размере 250 000 т был выполнен на 100,1 %. На каждого из 160 грузчиков за год пришлось по 1 564 т. Хороших результатов добились бригады Еремина, Трескина, Немчинова, Дуженкина, Диско и Кожевникова. Их самая высокая выработка

достигла 192 %. За год портовики обработали 232 судна, причем 42 из них досрочно, а 43 — с простоями [12, л. 6—8].

Общая численность работающих в порту в 1951 г. составила 675 чел. За год они совершили 158 нарушений трудовой дисциплины, причем на 45 нарушителей дела пошли в судебно-следственные органы.

Подсобное хозяйство засеяло 67 га капусты и картофеля. Урожай капусты порадовал: вместо ожидаемых 140 с гектара сняли 175 ц, а вот картофель в этом году не удался. С каждой коровы в среднем за год надоили 1 700 л молока.

За год строители порта сдали городу здание музыкальной школы № 1 и общежитие, заложили восьмиквартирный жилой дом на ул. Советской, 37. А вот причалы не были завершены и в этом году [12, л. 280].

В 1951 г. на Камчатку начали поступать принципиально новые промысловые суда — средние дизельные рыболовные траулеры типа СРТ-300 — построенные в Германской Демократической Республике. За год в адрес УТФ их прибыло 10 шт. В результате Траловый флот в 1951 г. выловил 14,2 тыс. т, то есть в 1,9 раза больше, чем в предыдущем. При этом вся рыбная промышленность полуострова добыла 151 028 т. Таким образом, доля улова, пришедшаяся на активные методы, составила всего 10,6 %. В следующем году пополнение флота современными судами продолжилось: прибыли еще 14 СРТ-300 и более мощных СРТ-400, начали поступать рефрижераторы, построенные в Хабаровске. К началу 1955 г. УТФ располагало 35 судами: шестью старыми паровыми траулерами, пятью рефрижераторами и 24 СРТ [13, л. 72].

К быстрому росту численности промыслового флота порт оказался не готов. Его оснащенность механизмами осталась на прежнем уровне, являясь для новых условий крайне недостаточной. Так, он не имел ни одного портального крана, не располагал специализированным причалом для приема траулеров. Исходя из этого следовало «рассмотреть в кратчайший срок вопрос о строительстве в рыбном порту хозяйственным способом или путем сдачи работ стройконторе ГКРП легкого пирса для причала малотоннажных судов». ГКРП следовало также «обратиться с ходатайством... с предоставлением соответствующих расчетов о пересмотре установленной нормы единовременной обработки восьми люков». Здесь имелась в виду одновременная обработка двух судов, установленная в 1950 г. [14, л. 16].

Осенью 1952 г. порт в соответствии с решением бюро обкома КПСС от 1 октября 1952 г. приступил к оборудованию на оз. Богородском льдо-базы и причала для швартовки траулеров. Этим работам мешали размещенные в левом углу озера корабли Камчатской военной флотилии, которая также строила здесь свою базу. Флотилия вывозила грунт, предназ-

наченный для причалов и построек ГКРП, который еще во время войны намыла «Зея», за что в свое время «были уплотнены огромные средства».

17 декабря 1952 г. исполняющий обязанности начальника ГКРП П. Д. Киселев обратился к командующему флотилией с просьбой вывести корабли для того, чтобы дать возможность рыбакам приступить к строительству причала. Он сообщил адмиралу о том, что постановлением Совета Министров СССР от 18 августа 1952 г. Министерство рыбной промышленности СССР было обязано предоставить флотилии в порядке компенсации территорию и помещения, занимаемые бригадой торпедных катеров в районе оз. Богородского, «в пределах границ и помещений, которые были заняты бригадой на 18 августа 1952 г.» [15, л. 235—237].

При плане 250 000 т фактический грузооборот 1952 г. составил всего 212 900 т, то есть был невыполнен на 14,8 %. При этом простояли 86 судов. Себестоимость грузовых работ превысила плановую на 15,6 %. Одной из причин этого стало не практиковавшееся портом составление технологических карт обработки каждого судна. Их предварительное согласование с клиентурой могло бы улучшить показатели за счет оптимизации выполняемых операций и повышения четкости работы. В итоге ГКРП признал работу порта неудовлетворительной.

В 1952 г. предприятием руководил Борис Романович Жуликов, который начал трудиться здесь мотористом катера еще в начале 1930-х гг. Численность портовиков в конце 1952 г. составляла 672 чел. Текучесть кадров была высокой: за год приняли 250 и уволили 218 чел. Имелись 162 случая нарушения трудовой дисциплины, из них 148 прогулов. 14 июля 1951 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР были определены меры по борьбе с нарушителями трудовой дисциплины. Большую роль отныне должны были играть так называемые «товарищеские суды», создаваемые на предприятиях. Товарищеское порицание нерадивых работников считалось действенной воспитательной мерой. Но она применялась пока недостаточно: при наличии большого количества прогулов в товарищеский суд отправили только 15 дел [14, л. 12, 14].

План капитального строительства на 1952 г. предусматривал освоение 1 670 тыс. руб. Для этого порт заключил подрядный договор с трестом «Камчатрыбстрой». Практика прошедших лет показывала, что подрядное строительство шло крайне медленно: отдельные объекты возводились по пять, а то и по восемь лет. Это объяснялось нехваткой людских и материальных ресурсов у подрядчика, а также тем, что вышестоящие органы — ГКРП и министерство — уделяли порту мало внимания. Благодаря этому причальный фронт оставался недостаточным, а вследствие этого снижалась оборачиваемость флота, имелись массовые простои судов в ожидании разгрузки.

В течение 1952 г. никакие работы в подземном складе не велись, несмотря на министерский приказ о его окончании к 1 августа 1952 г. На стройке царил неразбериха: за время с ее начала сменились более полутора десятков прорабов и начальников участков. В течение текущего года они менялись несколько раз, неоднократно теряя техническую документацию. Заказчик опять высылал ее подрядчику, но его прораб вновь менялся, не успев изучить чертежи.

Зато, наконец, завершилось сооружение ряжевого причала, и он вошел в эксплуатацию. Его береговая часть соединялась с причалом генгроз. Засыпка части акватории и самого причала создала дополнительные 5 000 кв. м территории. На это ушли 10 000 куб. м камня.

А вот дела с ветроэлектростанцией никак не ладились: за год здесь ничего не сделали: «Неправильное конструктивное решение автора проекта. Район постройки ГКРП выбрал неудачно, на 14-м километре. Ввиду технической недоработки в данном проекте на Моховском и Озерновском рыбокомбинатах эти электростанции также бездействуют» [14, л. 272, 274].

Жилой фонд порта в 1952 г. насчитывал в черте города и на 14-м километре (в подсобном хозяйстве) 64 дома с общей площадью 7 056 кв. м [14, л. 26—27].

В начале ноября 1952 г. портовики приняли активное участие в спасательных операциях, проводившихся на восточном побережье Камчатки, когда на юг полуострова обрушилось смертоносное цунами. На м. Лопатка волна смыла два пограничных наряда, унеся жизни четырех человек, в с. Налычево погибли пятеро жителей, в б. Ольга — одиннадцать работников нефтеразведочной экспедиции. Самые большие жертвы и разрушения имелись в б. Большая и Малая Жировая, где размещалось хозяйство Авачинского рыбокомбината. Там смыло все постройки и погибли 81 чел. В район бедствия направились рефрижератор № 173 и буксир порта «Санников». Буксир работал на месте трагедии трое суток, спас и доставил в Петропавловск 82 чел. В этом особенно отличились старший и второй помощники капитана Н. И. Луцай и В. Г. Макаренко, бригадир грузчиков И. Н. Дisko и грузчик Д. Е. Тимофеев. Ущерб, нанесенный стихией производственным сооружениям самого порта, составил 250 тыс. руб. [16, л. 6, 18, 119].

Работу рыбного порта в 1949—1952 гг. и изменение численности его персонала характеризуют табл. 7.1 и 7.2 [17, л. 58—60].

Таблица 7.1

Год	1949	1950	1951	1952
План, тыс. т	185,0	220,0	250,0	250,0
Выполнение, тыс. т	227,9	228,9	250,2	212,9
% выполнения	123,1	104,0	100,1	85,2

Год	1949	1950	1951	1952
Всего, чел.	685	727	675	672
Из них грузчиков	111	132	160	170

Руководство порта полагало, что причиной невыполнения плана в 1952 г. стала «нереальность утвержденных министерством планов». К началу 1950-х гг. грузооборот стабилизировался на уровне 220—250 тыс. т в год. Численность грузчиков, указанная в табл. 7.2, позволяла им каждую смену обрабатывать одновременно не более четырех трюмов. Установленная же единовременная норма обработки восьми трюмов соответствовала совершенно недостижимому грузообороту в пределах 700—960 тыс. т. Таким образом, эта норма была совершенно необоснованна, а порт не мог ее выполнить, за что платил штрафы за простои и попадал в тяжелое финансовое положение [14, л. 22; 17, л. 58].

К тому же, за период с 1949 по 1953 гг. его техническая оснащенность находилась на одном уровне, если не принимать во внимание приобретение одного парового крана «Шкода», пригодного для выгрузки тяжеловесов. Но «вследствие малого потока грузов-тяжеловесов этот вид механизации... больше времени находится в простое. Крановый парк в составе шести кранов, приобретенный в 1943 г., крайне износился и требует замены...». Грузовой автопарк пополнился 18 отечественными машинами, но не удовлетворял возросших потребностей в перевозках.

«Управление ГКРП руководит портом неудовлетворительно, совершенно не расширяется складская территория и причальная линия, не пополняются средства механизации и транспорта. Даже более того, рыбный порт в связи с организацией базы стоянки промыслового флота в Ковше, в ущерб обработки транспортных судов, передал Тралфлоту по приказу главка механические мастерские со штатом, оборудованием и прилегающей к ней территорией, а также грузовой склад емкостью 800 т» [17, л. 60].

В значительной мере это неблагоприятное положение было вызвано отсутствием четкого планирования движения судов и противоречивыми указаниями со стороны руководителей ГКРП, а также частым изменением утвержденных спецификаций и пунктов заходов судов. Только в декабре 1952 г. при обработке теплохода «Поярков» спецификация и пункты захода менялись трижды. В итоге судно простояло под грузовыми операциями лишних 15 суток.

В ноябре на пароходе «Эскимос» по указанию начальника Камчатрыбснаба начали выгружать третий и четвертый трюмы. После завершения этой работы пришлось указание освободить второй трюм. По имевшейся спецификации «Эскимос» должен был принять 2 000 т угля, но его не оказалось в наличии, и по истечению трех суток бесцельной стоянки

последовало распоряжение грузить обратно ранее выгруженное. Аналогичная история произошла и со шхуной «Глобус». Вначале по приказу заместителя начальника ГКРП на нее погрузили соль, а вторичным распоряжением главного инженера треста ее вынули и разместили на палубе другой груз.

На пароходе «Капитан Чириков» спецификация изменялась пять раз. Теплоход «Атласов» после грузовых операций простоял у причала почти трое суток. После того, как он снялся в рейс, в порт пришло распоряжение срочно погрузить на судно 12 кг баббита и 80 кг картона, а затем последовала телеграмма о необходимости погрузить еще 85 кг баббита... Пришлось дважды высылать вдогонку теплоходу катер.

Еще одним, весьма специфическим фактором, снижавшим пропускную способность порта, являлась утвердившаяся со стороны управления Камчатрыбфлота и командования судов практика чистки котлов в процессе обработки судна. Так как ввиду отсутствия порталных кранов разгрузка велась судовыми стрелами при помощи паровых лебедок, то недостаток пара не позволял обрабатывать более двух трюмов. Характерным примером стал пароход «Щорс», который разгружался с выведенными котлами, а потом простоял на акватории порта почти две недели, в течение которых вполне мог бы провести котлоочистку [14, л. 21].

«Флот работает не по графику, в порту часто бывает перенасыщенность судов в ожидании погрузо-разгрузочных работ, в этих случаях ГКРП мобилизует на грузовые работы рабочих других предприятий города, однако результаты обработки флота отрицательные, так как люковые нормы не выполняются, что приводит к простоям судов и перерасходу средств по погрузо-разгрузочным работам...

Ряд объектов в порту на протяжении ряда лет находится в незаконченном строительстве. Расширение по генеральному плану порта не осуществляется... Активность добывающего флота все больше и больше возрастает, а база стоянки... остается прежней... Тормоз дальнейшего развития рыбопромыслового флота... Вопрос о конкретизации мероприятий по порту зависит от того, будет ли порт развиваться на базе развития промыслового флота или промысловый флот будет развиваться на базе развития порта» [17, л. 60].

План 1953 г. в объеме 230 тыс. т был выполнен на 116,8 %. Порт переработал 268 тыс. т грузов, то есть на 55,6 тыс. т больше, чем в 1952 г. Через причал прошли 78,5, а через рейд — 8,4 %, этого количества. Остальной груз передавался «с борта на борт». Грузчики снимали с судов в сутки в среднем 735 т. Высокой производительности труда достигли бригады Еремина (174 % нормы), Трескина (162 %), Киселева (149 %), Немчинова (140 %) и Кожевникова (138 %). Не выполнявших норм не было.

Структуру грузооборота 1953 г. составляли: уголь — 18,2 %, рыба и рыбпродукция — 16,8 %, соль — 12,7 %, лес — 9,2 %, оборудование и механизмы — 1,3 %, стройматериалы — 7 %, лесотара — 6,4 %, разные — 28,4 %.

Принадлежность обработанного флота показана в табл. 7.3.

Таблица 7.3

Принадлежность	Количество	Тоннаж
ММФ СССР	55	107 000
Камчатрыбфлот	188	79 000
Востокрыбхолодфлот	52	45 000
Промысловые	218	15 000

Большую часть — 71 % времени — занимала обработка транспортных судов Камчатрыбфлота и промысловых траулеров.

Единовременную норму обработки в 1953 г. понизили до пяти трюмов, но по-прежнему ее расценивали как высокую. Она соответствовала ежесуточной обработке 1 540 т и величине годового грузооборота в 560 тыс. т. «Порт при его оснащении... должен быть отнесен к пятой сетке общих судов-часовых норм на три трюма... Исходя из этого суточная переработка грузов должна быть 760 т, это соответствует фактическому прохождению грузов через причал порта в количестве 250—260 тыс. т в год», то есть на деле сложившемся в последние годы грузообороту [18, л. 5—7].

В состав предприятия в 1953 г. входили: погрузо-разгрузочный отдел (основное производство), жилищно-коммунальное и подсобное хозяйства, склады, морское агентство, портнадзор, электростанция, механизация, водозона, мехмастерская, автотранспорт, «плавучка» (водный транспорт). «Пла-вучка» располагала четырьмя буксирными катерами для рейдовых работ: «Норд-Ост», «Чапаевец», «Грозовой» и «Громобой». Мощный катер «Санников» использовался для буксировки грузов на побережье Камчатки. Несамостоятельный флот порта мог единовременно принять 1 550 т [18, л. 9, 20].

Характеристики самостоятельного и самостоятельного транспортно-вспомогательного флота по состоянию на январь 1953 г. приведены в табл. 7.4.

Таблица 7.4

Судно	Мощность, л. с.	Марка машины
1. Паровой буксир «Санников»	800	«Крейтон-Вулкан»
2. Паровой буксир «Норд-Ост»	180	Компаунд
3. Паровой буксир «Чапаевец»	220	Компаунд
4. Дизельный буксир «Грозовой»	175	«Лоример»
5. Дизельный буксир «Громобой»	100	«Катерпиллер»

Плавсредства	Кол-во	Грузоподъемность, т
1. Плашкоут железный	3	900
2. Плашкоут железный	2	200
3. Баржа железная	1	300
4. Баржа железная	1	150
Всего:	7	1 550

В зимний период «Санников» направлялся на ледокольные работы. В это время всем членам его экипажа устанавливалась доплата в размере 20 % должностного оклада [19, л. 10].

В течение 1953 г. порт получил здание навигационной камеры, жилой дом, проходную, лесозавод, общежитие. Подземный склад и ветродвигатель прочно вошли число в долгостроя. И все же год завершился неплохими итогами: вместо 916 тыс. руб. плановых убытков предприятие получило 1 412 тыс. руб. прибыли [18, л. 19, 160].

В течение 1954 г. продолжалось сооружение подземного склада, который сдали только в следующем сезоне. В строй вошли три четырехквартирных дома, построили первый этаж здания управления порта [20, л. 145].

По состоянию на 1 июля 1954 г. ГКРП располагал 60 транспортными самоходными единицами: 13 сухогрузными пароходами, шестью танкерами, 17 парусно-моторными шхунами, семью теплоходами, 12 малыми рефрижераторами, четырьмя морскими буксирами и учебным судном. Общая грузоподъемность этого флота составляла 48 772 т. Кроме них имелись шесть паровых траулеров, 24 СРТ, одно спасательное судно, 474 катера и 675 несамоходных плавсредств [21, л. 107, 112].

В 1954 г. ГКРП наметил план по модернизации порта в соответствии с основными положениями генпланов 1938 и 1944 гг. К его осуществлению предполагали приступить в 1955 г. В течение 1955—1957 гг. намечали построить два глубоководных причала длиной 250 м для обработки крупнотоннажных судов и вспомогательный причал из металла «конструкции типа применяемого Министерством нефтяной промышленности для строительства эстакад на Каспии длиной 400 метров». В 1955 г. также планировали начать сооружение «второго портового холодильника емкостью на 4 000 т внутри Никольской сопки», а в 1956 г. — завершить строительство «специальных складов для доработки рыбы и хранения специальных грузов, предназначенных рыбокомбинатам».

Для изысканий по строительству холодильника «внутри Никольской сопки» предлагалось обратиться в Министерство путей сообщения с просьбой направить в четвертом квартале 1954 г. в Петропавловск партию специалистов. Само строительство, которое предполагалось вести силами «Метростроя», намечалось на 1955—1956 гг., но не состоялось.

Таким образом, завершить реконструкцию порта намечали к концу 1957 г. Его проектная мощность определялась в 350 000 т в год. Кроме этого, на основе главных пунктов камчатского побережья (Озерновского, Микояновского и прочих) предлагалось создать рыбные порты 1-го разряда и приписать к ним близлежащие и менее значительные в качестве портпунктов. Так, к Петропавловскому рыбному порту 1-го разряда следовало приписать портпункт 2-го разряда Жупаново [21, л. 123, 127].

Забегая вперед, отметим, что жизнь внесла в эти бумажные планы очень серьезные поправки, касавшиеся как характера и количества сооружаемых объектов, так и сроков их ввода в действие.

11 июня 1956 г. Совет Министров СССР принял постановление № 780 «О мероприятиях по развитию хозяйства Камчатской области», обязавшее Министерство рыбной промышленности СССР в 1958 г. ввести в действие на полную проектную мощность холодильник в Петропавловске (тот самый, который впервые упоминался еще в 1931 и 1935 гг.). Кроме этого флот ГКРП в течение 1956—1960 гг. должен был получить 55 СРТ и 235 МРС-80, а в течение 1957—1959 гг. — три плавучих сельдяных перерабатывающих базы и два плавучих консервных завода [22, л. 1].

Реализация положений этого постановления также затянулась: холодильник заработал в 1959 г., первая современная плавучая база «Ламут», построенная в Японии, пришла только в 1959 г., а плавучие консервные заводы появились на Камчатке лишь в конце 1970-х гг. Но малый и средний промысловый флот по-прежнему активно пополнялся.

Модернизация порта началась в 1957 г. и шла восемь лет. Подрядчиком выступал созданный в середине этого года трест «Камчатморгидрострой». В 1957 г. он сооружал комбинированный металлический причал длиной 225 м. Установленный план в денежном выражении на 2 500 тыс. руб. был выполнен на 118,7 %, строители освоили 2 966 тыс. руб. [23, л. 70].

В течение 1958 г. здесь забили сваи, собрали пролеты эстакады и выполнили половину верхнего строения, полностью завершили отсыпку территории, но еще не приступили к установке железобетонных палов, отбойной рамы. Оставались и другие незавершенные работы. Началось строительство мелководной набережной из металлического шпунта. За год на ней освоили 1 943 тыс. руб. [24, л. 76, 95—96].

4 мая 1959 г. Петропавловск поколебали подземные толчки, сила которых превзошла землетрясение 1952 г. В городе пострадало большое количество зданий, отмечалось даже падение с крыш кирпичных печных труб. Серьезные повреждения получили сооружения порта, особенно незавершенные строительством. Так, забитые шпунтовые стенки, еще не имевшие анкерных тяг и засыпки, местами сместились на 2,5—3 м. На территории холодильника грунт со стороны берега просел на глубину около метра. Кран, стоявший здесь на рельсах, заметно накренился, а его элементы деформировались [24а, с. 52—55]. Пострадал и глубоководный причал возле холодильника, сооружение которого началось в этом году.

Устранение последствий удара стихии замедлило ход работ, но в течение 1959 г. на мелководной набережной в основном закончили забивать шпунт, исправили стенку, поврежденную землетрясением, отсыпали грунт. На протяжении 120 м мелководный причал облицевали бетонными плита-

ми, на него навесили отбойную раму и частично забетонировали оголовок. В 1959 г. на комбинированном причале на протяжении 150 из 225 м завершили основные работы, на оставшейся его части оставалось возвести верхнее строение. Устранили повреждения и закончили основные работы на сооружавшемся глубоководном причале возле холодильника [25, л. 115].

В 1960 г. началось строительство глубоководной набережной: были забиты лицевая шпунтовая стенка длиной 70 м и 40 м анкерной стенки, установлены 25 анкерных тяг. На территории набережной и в ее основание засыпали 5 000 куб. м камня и грунта. На второй мелководной набережной, начатой в апреле 1960 г., завершили забивку анкерной стенки длиной 180 м, произвели дноуглубление и готовились к отсыпке камня [26, л. 123—124].

В течение 1961 г. намечалось завершение 160 м глубоководной набережной. Коллектив трудившегося здесь стройуправления № 413 Камчатморгидростроя обязался сдать причал в эксплуатацию к 12 августа 1961 г., но фактически с оценкой «удовлетворительно» в сентябре вошли в строй лишь 90 м. Из запланированных 100 м мелководной набережной не был принят ни один [27, л. 137; 28, л. 196—197].

В 1962 г. на мелководной набережной на протяжении 140 из 180 м ее длины отсыпали каменную постель, установили на нее 14 массивов из 59, забили 34 м лицевой стенки, поставили четыре анкерные плиты и восемь анкерных тяг, начали отсыпку грунта. Здесь работал участок № 11, возглавляемый прорабом Г. А. Смакк и мастером А. П. Жила.

На глубоководной набережной гидростроители полностью забили шпунт в лицевую стенку первой очереди длиной 70 м, установили 50 м анкерной стенки, завели анкеры, на длине 40 м засыпали грунт. На второй очереди набережной забили 35 м шпунта лицевой стенки из 70 процентных [29, л. 155].

23 мая 1962 г. на конференции работников Камчатморгидростроя мастер стройуправления № 413 А. П. Жила информировал присутствовавших о ходе работ: «Строящаяся набережная рыбного порта является очень хорошим и ответственным сооружением. Сейчас выполняется отсыпка каменной постели, но камень идет очень плохой, не отвечает полностью требованиям. Кроме того, дно бухты слишком илистое, с городской канализации поступает много нечистот. Прорезь постели мы очищаем, она снова заиливается. Чтобы правильно вести строительство набережной, необходимо срочно засыпать в прорезь щебень, которого до сих пор нет. Просим как можно быстрее дать щебень...» [30, л. 120].

Основные работы завершились в 1964 г. Кроме этого, 8 августа 1964 г. Камчатморгидрострой закончил реконструкцию причала рыбозавода «Океанский». Здесь для выхода в бухту на большую глубину развили существовавшее деревянное сооружение. На расстоянии 38,8 м от деревянного ржа

на свайном основании установили монолитный железобетонный устой, соединенный с берегом пролетами, стоявшими на двух промежуточных опорах. Длина модернизированного причального фронта составила 120 м [31, л. 71]. Менее чем через год на базе этого рыбозавода, расположенного в семи милях от порта, начал действовать еще один грузовой район порта.

10 декабря 1964 г. вошла в строй подпорная стенка вдоль внутренней автодороги длиной 345 м, которую начали строить в апреле 1963 г. 22 декабря строители передали порту бетонное покрытие территории мелководной набережной толщиной 19 см и площадью 1 235 кв. м и покрытие самой дороги. Все эти объекты получили оценку «хорошо» [31, л. 120; 32, л. 154; 33, л. 332].

30 ноября 1964 г. с оценкой «хорошо» вошла в эксплуатацию часть мелководной набережной длиной 80 м. Руководство Камчатморгидростроя обязало прораба С. К. Кедича «обеспечить... ввод мелководного причала рыбного порта протяженностью 81 погонный метр к 16 декабря текущего года». Эту задачу выполнили с небольшой задержкой: всю набережную длиной 161 м сдали 24 декабря 1964 г. с оценкой «хорошо». Она имела железобетонный оголовок, восемь швартовых тумб, подведенные трубопроводы пара, горячей и питьевой воды, сжатого воздуха. Полная стоимость сооружения составила 630 тыс. руб. [31, л. 117]. Так берега Ковша на большей части своей протяженности оделись в металл и бетон.

Мелководную набережную восточного берега Ковша типа «Каспийский причал» разработали на основе конструкции, предложенной профессором Дубровым. Ее первоначальный проект был изменен. 9 января 1963 г. на совещании с участием главного инженера проекта П. И. Клапцова решили на участке протяжением 83 м вместо установки массивов под лицевую стенку причала забить шпунт. Тогда же шпунтом заменили часть анкерной стенки из бетонных плит. Длина набережной с проектных 181 сократилась до 161 м: это расстояние простиралось между торцом комбинированного металлического причала и фронтом второй очереди мелководной набережной [31, л. 128].

Пока шло описанное выше строительство, порт продолжал работать. На 1955 г. ему установили план грузооборота в размере 230 000 т. С ним успешно справились, причем среднее выполнение норм выработки по бригадам грузчиков составило 140 %. Наиболее высоких результатов достигли бригады Еремина (181 %), Трескина и Клименкова (по 161 %) и Маркелова (151 %). Численность портовиков в этом сезоне составляла 786 чел. [34, л. 7—11].

В 1956 г. предприятием руководил М. Т. Старшинов. Годовой план оно выполнило на 111,4 %, переработав 256 000 т вместо предусмотренных 230 000. Итогом деятельности порта стал убыток в размере 1 525 тыс. руб. вместо запланированных 2 471 тыс. руб. [35, л. 1—2].

7 мая 1956 г. порт получил долгожданное спасательное судно «Добрыня», а в июне в его ведение перешел морской буксир «Москвич». В течение года завершилось строительство трехэтажного жилого дома на ул. Советской, 37, второго этажа здания управления порта и металлического склада. Закончился монтаж понтонов для двух плавкранов: «Блейхерта» и 30-тонного «Вулкана», вошла в строй эстакада на восточном берегу Ковша стоимостью 1 104 748 руб. [35, л. 11, 220].

2 апреля 1957 г. Траловый флот объединился с Управлением транспортного флота «Камчатрыбфлот» и был переименован в «Управление морского активного рыболовства (УМАР)». Сюда же вошел и порт, теперь называвшийся «Петропавловский морской рыбный порт Управления морского активного рыболовства».

Через год с небольшим по распоряжению Совнархоза Камчатского административного района № 4 от 24 июня 1958 г. порт выделился из УМАРа. Вначале в его состав вошли погрузо-разгрузочный отдел, грузовые склады, такелажная мастерская и портнадзор. С 1 октября 1958 г. ему дополнительно передали мехмастерскую, электроцех, работающий плавкран «Вулкан» и монтирующийся на СРВ «Блейхерт», вспомогательный флот из девяти единиц (катера «Грозовой», «Громобой», «Гейзер», «Бурный», «Ветерок», «Встречный», «Вулкан», «Зюйд-Вест» и самоходную баржу СБ-62), несамоходный флот в составе 13 морских барж и плашкоутов, гараж и автотранспорт, крановый парк, водоснабжение, котельную и электростанцию. Кроме этого, предприятию достались морские буксиры «Ленинградец», «Москвич» и «Чапаевец» [36, л. 12, 28].

В мае 1959 г. УМАР, судовой состав которого непрерывно пополнялся новыми промысловыми траулерами типа СТР-400 и рефрижераторами, был преобразован в Управление тралового и рефрижераторного флота (УТРФ). Вскоре в состав УТРФ вошло принципиально новое судно — плавбаза «Ламут» с охлаждаемыми трюмами. Она имела длину 110, ширину 16, осадку 6,0 м и валовую вместимость 4 982 т. Главный дизель мощностью 3 360 л. с. сообщал плавбазе скорость хода 14,5 узлов. Ее экипаж насчитывал 147 чел., в том числе 80 рыбообработчиков. 14 октября 1959 г. «Ламут» пришел в Петропавловск. Его прибытие положило начало появлению крупных обрабатывающих судов, оборудованных наиболее современной по тем временам техникой. «Ламут» предназначался для приема в море от сейнеров и траулеров рыбы-сырца, выработки из нее соленой продукции и хранения ее в охлаждаемых трюмах. 4 ноября он вышел в свой первый промысловый рейс.

В 1959 г. УТРФ добыл 66,5 тыс. т рыбы. В этом году рыбный порт вошел в его состав и получил наименование «Рыбный порт Управления тралового и рефрижераторного флота».

4 мая 1959 г. Петропавловск поколебало очередное сильное землетрясение, в результате которого причалы порта получили серьезные повреждения. Экспертиза, проведенная с участием инженера московского Гипрорыбпрома Терпугова, признала их состояние аварийным. Летом и осенью на причалах шли восстановительные работы. 28 ноября 1959 г. начальник порта М. Т. Старшинов в целях их быстрее завершения приказал начальнику погрузо-разгрузочного отдела И. И. Фризоватому направить на помощь строителям десять грузчиков под руководством бригадира Кадырова [37, л. 17].

Установленный план грузооборота 1959 г. в количестве 200 000 т портовика выполнили 15 ноября. До конца года они переработали еще 32 600 т. Грузооборот 1959 г. снизился по сравнению с прошлым годом на 30 000 т за счет прямого завоза грузов на рыбокомбинаты побережья. За год через порт прошли 365 судов. На основном производстве — в погрузо-разгрузочном отделе — трудились четырнадцать бригад грузчиков. Одиннадцать из них (Постникова, Еремина, Спицына, Кадырова, Немировского, Немчинова, Трескина, Зарипова, Муратшина, Набиева, Смирнова) перевыполнили годовой план в среднем на 23,6 %, перевалив 1 817 т на человека. Лучшее всех сработали грузчики бригады Немировского, добившиеся перевыполнения норм на 28,0 % [38, л. 2]. В отделе ежемесячно подводились итоги социалистического соревнования между бригадами. Победителю вручался вымпел. По итогам года его получила бригада № 4 Кадырова.

На собрании отдела механизации лучшими крановщиками признали экипаж крана «Нордест», а победителем соревнования среди шоферов — Шкуринского. В портофлоте лучше всех работал экипаж катера «Бурный».

Одним из проявлений творческого отношения коллектива к труду стало движение рационализаторов. Только за 1959 г. в технический совет при главном инженере поступили 20 рационализаторских предложений. Полтора десятка из них были внедрены в реальное производство, дав экономический эффект в размере 45 000 руб. Наибольший интерес представляли предложения В. А. Кузнецова «Химический способ очистки и чернения деталей компасов» и П. Е. Воробьева «Станок по очистке котелков магнитных компасов».

В итоге сверхплановая прибыль порта в 1959 г. составила 3 362 тыс. руб., а его работа была признана хорошей. Ее омрачили 34 несчастных случая, в том числе один, закончившийся смертью пострадавшего [38, л. 4, 6, 14].

В 1959 г. в порту заработал современный пятиэтажный производственный холодильник емкостью 8 000 т, построенный по проекту Гипрорыбпрома. Он размещался на основании бывшей Кошки на том месте, где еще в 1938 г. планировалось возведение капитального холодильного комбината. Ему присвоили номер 30. Кроме камер, в состав холодильника входил

технологический цех по производству мороженой рыбопродукции мощностью 150 т в сутки и льдозавод с суточной производительностью 120 т крупноблочного льда с системой его хранения, дробления и выдачи на суда.

Холодильник должен был принимать рыбу от добывающих судов, работавших в прибрежных водах, и выпускать мороженую продукцию. Но из-за значительных конструктивных недоработок производство последней не удавалось наладить в течение двух первых лет его работы. А в начале 1960-х гг. изменилась промысловая обстановка и профиль работы добывающего флота. На Камчатку стали поступать суда с неограниченным районом плавания, оборудованные мощным морозильным и технологическим оборудованием.

Первый большой морозильный рыболовный траулер (БМРТ) «Браслав» прибыл в Петропавловск в конце 1961 г. Это было доселе невиданное судно, совмещавшее добычу, обработку, замораживание и возможность длительного хранения рыбопродукции в рефрижераторных трюмах. В последующие годы число БМРТ быстро увеличивалось. Отныне рыбацкий флот Камчатки мог работать в отдаленных районах промысла, перерабатывая уловы непосредственно в море. Это привело к резкому снижению объемов поступавшего на холодильник сырца. В результате на нем отпала необходимость иметь мощные береговые морозилки. Их разобрали, а на освободившихся площадях организовали новые камеры хранения, доведя их емкость до 9 000 т. В течение всего времени эксплуатации холодильника льдозавод не работал, и в 1971 г. его оборудование разобрали [39, с. 71—72].

В 1960 г. порт возглавил И. И. Фризоватый. Годовой план 1960 г. в объеме всего 130 000 т портовики выполнили на 143 %: фактически они переработали 185 885 т. Из этого числа на долю УТРФ пришлось 100 656 т.

Годовое задание уменьшилось против прошлогоднего на 70 000 т. Это стало следствием, во-первых, значительного роста объема груза, завозимого непосредственно на побережье, и во-вторых, увеличения затрат времени на обработку промыслового флота, особенно малотоннажного, которая занимала гораздо больше времени, чем обслуживание крупных транспортных судов. Число бригад грузчиков уменьшилось до десяти, а сменные нормы они выполняли в среднем на 129,4 %.

По состоянию на 31 декабря 1960 г. в порту работали 584 чел. За хорошую работу 64 портовика наградили Почетными грамотами, а семерых — ценными подарками. Лучшими работниками предприятия стали грузчик Кондрашин, бригадиры бригад № 1, 4 и 3 Егоров, Кадыров и Спицын, шкипер плашкоута Кочкин, капитан СБ-62 Черняев, шоферы Шкуринский и Ключников [40, л. 40, 48].

На предприятии появилась новая форма трудового отличия. Теперь самым лучшим подразделениям стали присваивать наименования «Эки-

паж коммунистического труда», «Бригада коммунистического труда» и другие подобные, а отдельные работники отмечались званиями ударников или отличников коммунистического труда. Это было веяние времени. Недавний XXII съезд КПСС — «руководящей и направляющей силы советского общества» — принял программу партии, показывавшую, «как нужно строить светлое здание коммунизма». Тогдашний лидер страны Н. С. Хрущев, характеризуя ее основные положения, подчеркнул, что «это — конкретная, научно обоснованная программа строительства коммунизма». Программа включала и двенадцать принципов, названных «Моральным кодексом строителей коммунизма». Один из них декларировал «добросовестный труд на благо общества: кто не работает, тот не ест» [41, с. 682, 723]. Первым чести называться «коллективом коммунистического труда» удостоился экипаж крана «Нордест». Его лучшими членами считались Сысоев и Выходцев.

Автохозяйство порта в 1960 г. насчитывало 32 отечественных автомобиля и два прицепа. В число автомашин входили: три ГАЗ-51, по одному ГАЗ-63, ГАЗ-93 и ЗИЛ-151, двадцать ЗИЛ-150 и шесть ЗИЛ-585. Грузоподъемное хозяйство включало пять старых кранов «Брунинг», грузоподъемность которых из-за износа снизили с 7 до 3 т, один семитонный «Нордест», по одному крану марок К-123, Е-18 и Е-10, и два автокрана ЛАЗ-690 и АК-5. Плавкраны «Вулкан» и «Блейхерт» за невозможностью эксплуатации передали другим организациям. Так, «Вулкан» отправился на Диомидовский судоремонтный завод. Портовый флот пополнился пассажирским катером «Кристалл», рассчитанным на 50 чел. [40, л. 42—44].

К концу года завершился капитальный ремонт причальных сооружений, поврежденных прошлогодним землетрясением [40, л. 52]. В этом же году в строй вошли новые глубоководные причалы № 1 и 2 протяженностью 240 м [42, л. 1].

План грузооборота на 1962 г., установленный в объеме 180 000 т, был выполнен на 120 %: через порт прошли 216 021 т. По сравнению с 1961 г. грузов переработали на 24 111 т или на 12,6 % больше, несмотря на то, что половина причальной линии капитально ремонтировалась. Главным клиентом порта теперь являлось УТРФ: его грузооборот составил 121 482 т или 56,2 % от общего объема, причем 75 537 т перевез собственный флот УТРФ. За год порт посетили 906 судов: 32 — ДВМП, 22 — КМП, 49 — Востокрыбхолодфлота, 803 — УТРФ. Как видно, на долю последнего пришлось их подавляющее количество — 88,6 %.

Все одиннадцать бригад грузчиков успешно справились с планом. Лучшими из них стали бригады № 3 Спицина и № 7 Трескина. Средняя месячная зарплата грузчика с коэффициентом в 1962 г. составила 189 руб. [43, л. 9—12].

Произошли изменения в составе автопарка порта: в нем остались 27 грузовых машин, но зато появился автобус ПАЗ-51, рассчитанный на 20 пассажиров. Кроме этого, порт обзавелся бульдозером С-80 и экскаватором.

Внешнее отличие порта начала 1960-х гг. от современного при самом поверхностном взгляде заключалось в том, что в ту пору над его причалами не возвышалась ни одна ныне привычная «шея» portalного крана. Перемены коснулись кранового хозяйства в 1962 г.: был списан один из устаревших и изношенных «Брунинггов», зато прибавился долгожданный portalный кран «Коммунар» грузоподъемностью 5 т.

Транспортно-вспомогательный флот включал девять буксирных катеров с двигателями по 150 л. с., два морских буксира «Москвич» и «Ленинградец» с машинами по 500 л. с., катер «Кристалл» и две самоходные баржи СБ-62 и СБ-97. Несамостоятельные плавсредства составляли три баржи по 400 т, три наливных баржи по 55 т, два сухогрузных плашкоута по 300 т и десять более мелких барж и плашкоутов, вмещавших от 60 до 100 т [43, л. 16—17].

По состоянию на 1 января 1963 г. в порту работали 560 чел. В их число входили 138 ударников коммунистического труда, «которым выданы дипломы». Звания «Коллектив коммунистического труда» заслужили: навигационная камера, экипаж катера «Гейзер» (капитан Пилясов), моряки «Грозового» (капитан Мельников), плашкоутов № 19 (скипер Кочкин) и № 227 (скипер Резин), бригады грузчиков Егорова, Спицына, Трескина, экипаж крана К-124 (Калашников и Смолин). Портовскую Доску почести украсили фамилии 24 работников, 92 портовика были награждены Почетными грамотами, 140 — благодарностями, 72 — ценными подарками [43, л. 27].

За год произошли 45 несчастных случаев, правда, обошедшиеся без летальных исходов. Наиболее тяжело были травмированы грузчик, получивший открытый перелом ноги при разгрузке мяса, береговой матрос, которому при швартовке танкера «Максим Горький» колышкой троса оторвало ступню, и моряк портофлота, сломавший ногу при спуске в кубрик. «Анализ травматизма показывает, что несчастные случаи в большинстве своем происходят с людьми, работающими в порту менее одного года... Вопросам техники безопасности придается очень мало значения...» [43, л. 28].

Меры для повышения безопасности труда были приняты: в районе портофлота, такелажной и диспетчерской установили три стенда со спасательными средствами, заработала прожекторная мачта, освещавшая причалы, с людьми проводились беседы о безопасных приемах работы [43, л. 29].

В течение 1962 г. заметно улучшились бытовые условия работников порта. Все служебные помещения были капитально отремонтированы. На смену печному отоплению пришло центральное водяное, дороги и грузовые площадки покрыли бетоном и асфальтом, на причале появились две

теплые уборные, отремонтировали баню, установили душевые кабинки. Помещение бани расширили за счет оборудования сушилки и прачечной.

Рационализаторская работа в порту расширялась год от года, принося все более весомые результаты. На 1 января 1963 г. на предприятии членами Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов состояли 135 чел. За год они подали 31 рацпредложение, 24 из них были приняты и внедрены. Самой ценной стала идея А. К. Леонова «Парашют для разгрузки мяса», позволившая сэкономить за год 714 руб. Активнее всех местные «Левши» проявляли себя в портофлоте: здесь нашли воплощение 16 их предложений. Наиболее плодотворными оказались П. А. Мельников и В. К. Крашенинин [43, л. 30].

Грузооборот в 1963 г. составил 217 025 т. В следующем 1964 г. он остался на том же уровне — 210 450 при плане 190 000 т. В 1964 г. порт обработал 794 судна. Численность работников составила 559 чел., из них 116 грузчиков [44, л. 1—2].

За 1964 г. порт пополнился тремя порталными кранами: пришел пятитонный венгерский «Ганц», а в конце года от холодильника приняли еще два крана: «Коммунар» и «Ганц» [44, л. 13].

В 1964 г. завершилось строительство причалов № 3 длиной 155 м, № 6 и 7 длиной по 100 м. Они имели глубину от 4,5 до 5,5 м и использовались для снабжения промысловых судов. Причал № 8 длиной 125 и глубиной 7,5 м, сданный строителями в этом же году, располагался перед холодильником и специализировался на обработке судов с рыбой и скоропортящимися продуктами [42, л. 1].

Текучесть кадров оставалась по-прежнему очень высокой. На 1 января 1965 г. в порту работали 570 чел.: 141 инженер и техник, 42 служащих, 387 рабочих. За год приняли 235 и уволили 250 чел., то есть 42,5 % среднесписочного состава. 187 портовиков являлись ударниками коммунистического труда. За мелкие хищения продукции при разгрузке судов и за недостойное поведение в быту товарищеский суд наказал 18 чел.

Заметное внимание уделялось профилактике несчастных случаев. В портофлоте и в погрузо-разгрузочном отделе прочитали девять лекций, среди них «Алкоголизм и его вред для организма человека», «Травматизм и первая помощь при нем», «Повышенное кровяное давление и гипертоническая болезнь». Их прослушали 388 чел. Травматизм по сравнению с прошлыми годами сократился: имелось всего 19 несчастных случаев. Правда, в их число входило и трагическое происшествие: погиб шофер, упавший вместе с машиной с причала возле парохода «Барнаул» [44, л. 21].

За год предприятие получило прибыль в размере 367,4 тыс. руб. Его работа оценивалась как удовлетворительная.

В 1965 г. порт возглавил А. И. Серга. 1 июня в нем появился второй грузовой район, организованный на территории рыбозавода «Океанский», располагавшегося на базе Малая Океанская. Основным назначением «Океанского» стала переработка бочкотары и других грузов УТРФ. На второе полугодие ему установили план 21 900 т. Задание в объеме 234 000 т оба района выполнили 9 декабря 1965 г., а до конца года они перевалили еще 17 600 т. При этом через второй район прошли 24 511 т, и он перевыполнил план на 12 %. Здесь трудились две бригады: Аралина и Максимова. Средняя месячная заплата грузчиков составила 285 руб. [45, л. 4, 11—13].

Структура грузооборота 1965 г., тыс. т, показана в табл. 7.5.

Таблица 7.5

Номенклатура	Прибыло	Отправлено
Рыба и рыбопродукция	36,6	29,0
Оборудование и метизы	8,4	10,3
Уголь	0,3	2,6
Нефтепродукты	—	0,2
Минерально-строительные	5,9	3,0
Соль	16,3	20,9
Лесные грузы	12,1	5,6
Лесотара	20,8	23,4
Мясомолочные	12,8	0,5
Прочие	23,9	12,6
Итого:	137,1	114,5

План переработки грузов, как по номенклатуре, так и в целом, порту волевым порядком устанавливал Камчатрыбпром. Он редко соответствовал действительности. Так, требования инструкции, разработанной руководящими органами рыбного хозяйства страны, устанавливавшие обязательный сбор предварительных заявок от клиентуры и утверждение графика подхода судов, не выполнялись. «Поэтому и выполнение плана, как в целом, так и по номенклатуре осуществляется стихийно» [45, л. 7].

Приказ Государственного комитета по рыбному хозяйству СССР № 91 от 17 сентября 1964 г. ввел новую норму единовременной обработки трех судов: двух крупно- и одного малотоннажного. Таким образом, порт обязывался одновременно обрабатывать не менее десяти трюмов, в которых должны были трудиться не менее десяти бригад грузчиков. Таким числом людей, способных выйти на работу в одну смену, предприятие не располагало, имея всего 113 чел., распределенных по одиннадцати бригадам, работавшим в три смены [45, л. 10].

Сложился своеобразный замкнутый круг: из-за недостатка людей не выполнялись нормы обработки простаивавших судов, а увеличить численность портовиков было невозможно, так как грузооборот оставался без изменений на уровне 250—300 тыс. т в год. В этих условиях рост численно-

сти работающих мог повлечь за собой резкое снижение производительности труда и повышение себестоимости перерабатываемого груза.

Численность портовиков к 1 января 1966 г. составляла 529 чел. Текущее число кадров по-прежнему являлась крайне высокой: так, за год вновь приняли 305 чел., то есть 57,7 % списочного персонала. Одним из ее следствий стало увеличение травматизма, так как большинство вновь поступавших не имело опыта погрузо-разгрузочных работ [45, л. 29, 31].

Полученный в прошлом году порталый кран «Ганц» ввели в строй во втором квартале 1965 г. Парк автотехники пополнил еще один автобус. 1965 г. завершился с прибылью в 453,4 тыс. руб.

Грузооборот 1966 г. составил 244 574 т, превысив плановые 241 000 т на 1,5 %. Через порт прошли 735 судов. А вот с остальными показателями порт не справился. Из тринадцати бригад докеров (это слово все уверенней вытесняло старое название «грузчик») шесть не выполнили задания, причем одна из них всего на 34, а вторая — на 204 т. «Это говорит об отсутствии контроля со стороны бригадиров, а также со стороны администрации погрузо-разгрузочного участка» [46, л. 1].

В начале года порт имел 13 грузоподъемных механизмов. В течение года дополнительно к ним пришли шеститонный автокран, пятитонный порталый кран «Коммунар», два береговых шестнадцатитонных крана К-161. В свою очередь порт передал другим организациям три старых «Брунинга». В конце 1966 г. он располагал уже пятью порталыми кранами. Парк грузовиков вырос до 39 шт. Численность работников на 31 декабря составила 627 чел. [47, л. 1—21]. В августе 1966 г. в состав порта вошла электрорадионавигационная камера.

УТРФ признал работу подведомственного ему порта в 1966 г. неудовлетворительной. А. И. Серга получил предписание «повседневно заниматься воспитательной работой среди коллектива и добиться в 1967 году резкого снижения нарушений трудовой дисциплины и снижения процента текучести кадров».

Из 388 чел., уволенных за год, нарушителей трудовой дисциплины было всего 31, остальные ушли преимущественно «по собственному желанию». Тем не менее, состояние трудовой дисциплины находилось на низком уровне: 242 рабочих «прогуляли» 1 543 дня. «Только за счет потери рабочего времени по погрузучастку порт мог бы дополнительно переработать около 5 тысяч тонн груза».

«Гостями» вытрезвителя стали 37 чел., за недостойное поведение многих жильцов пришлось выселить из общежития. За год провинившиеся получили 37 выговоров, 103 строгих выговоров и 10 предупреждений. Трех нарушителей понизили в должности, шестерых перевели в другие цехи. «Любое нарушение рабочим трудовой дисциплины или общественного

порядка, включая недостойное поведение в семье, в первую очередь направляется для разбора на собраниях в цеху, бригаде, смене, цеховых комитетах и на заседаниях портового комитета профсоюза. И только после неоднократных обсуждений на общественности появляется приказ о наложении взысканий».

Другой мерой воспитания являлись различные поощрения за добросовестное отношение к работе, за перевыполнение планов и заданий, активное участие в общественной жизни предприятия. «В нашем коллективе за прошедший год награждено 70 человек ценными подарками, 45 человек награждено почетными грамотами, 270 рабочим объявлены благодарности, 20 человек премированы денежными премиями за досрочную обработку судов и один работник занесен в Книгу почета порта. Многие работники порта награждены почетными грамотами Дальрыбы, Камчатрыбпрома, УТРФ, Камчатского обкома КПСС, горкома партии».

В 1966 г. правительственные награды за долголетний и безупречный труд получили: орден Трудового Красного Знамени — грузчик Максимов, орден «Знак Почета» — механик Машонин, медаль «За трудовую доблесть» — механик Волков, медаль «За трудовое отличие» — таксировщица Моисеева. Знаком «Отличник социалистического соревнования» наградили помощника заведующего складом Кондрашина [48, л. 25—27].

Огромное и многоплановое хозяйство УТРФ в 1967 г. подверглось реформированию. 1 апреля из его состава выделилось Управление транспортно и рефрижераторного флота (Камчатрыбфлот), которое возглавил опытный судоводитель А. Р. Янсон. В состав Камчатрыбфлота вошли 46 судов: четыре парохода, четыре танкера, восемь рефрижераторов, четыре буксира, лихтер и 29 теплоходов, а также плавмастерская № 1117 [49, л. 166].

1 июня 1967 г. из УТРФ вышел и рыбный порт в составе погрузо-разгрузочного отдела с такелажной мастерской, грузовых складов, портнадзора, электроцеха, механизации, охватывавшей краны и бульдозеры, портофлота, автотранспорта, мехмастерской, котельной, водоснабжения, участка «Океанский», станции по ремонту надувных плотов, навигационной камеры и общежития [50, л. 59].

Спустя год — весной 1968 г. — на базе УТРФовских БМРТ было создано отдельное Управление океанического рыболовства (Океанрыбфлот). На первых порах в него вошли 13 БМРТ, а уже в 1970 г. «Океанрыбфлот» располагал 30 большими траулерами. Таким образом, ушедшее в историю в 2003 г. камчатское Управление тралового и рефрижераторного флота стало своеобразным корнем, от которого выросли многие ныне существующие предприятия, в число которых входят рыбный порт, завод «Фреза», ОАО «Океанрыбфлот» и другие.

План грузооборота 1967 г. в объеме 248 000 т порт выполнил на 113 %, перевалив 281 837 т. При этом на долю УТРФ пришлось только 119 000 т или 33,4 %. Было обработано 569 судов, из них 407 транспортных. Себестоимость одной тонны переработанного груза снизилась по сравнению с прошлогодней на 39 коп., составив 5 руб. 27 коп. Год закончился с прибылью в 288 тыс. руб.

Несмотря на формальное выполнение задания, состояние дел на грузо-переработке было далеким от оптимального. Должность технолога по организации грузовых работ оставалась вакантной, поэтому отсутствовали технологические нормы и не были обоснованы расчетами применявшиеся при обработке судов технологические линии. Еще не нашла широкого применения прогрессивная пакетная обработка грузов. Об этом свидетельствует очень низкий коэффициент использования автопогрузчиков по времени, составивший всего 2 %. В июле 1967 г. порт получил 1 700 шт. комплектов заготовок универсальных площадок для размещения грузов, но собрали их лишь 180. В 1967 г. порт располагал уже шестью порталными кранами: двумя «Ганцами» и четырьмя «Коммунарами».

В 1967 г. все бригады портовых рабочих перешли на комплексное выполнение погрузо-разгрузочных работ. Тогда же начали проводиться мероприятия по внедрению так называемой «научной организации труда» (НОТ): был создан общепортовый совет НОТ. Изучением и анализом состояния организации труда занялась особая творческая бригада. Она работала план мероприятий, принесший 40,1 тыс. руб. экономии.

Агентирование транспортного и добывающего флота было поставлено крайне неудовлетворительно: суда получали только воду. Остальные заботы о снабжении (доставка и погрузка продовольствия, судового инвентаря и прочее) полностью ложились на экипажи. Руководство Камчатрыбфлота и УТРФ неоднократно жаловалось на плохое обслуживание их судов катерами, буксирами, лоцманами.

Хотя вышедший 17 июля 1967 г. приказ по Министерству рыбного хозяйства (МРХ) СССР № 120 обязывал рыбные порты заключить договоры с клиентурой на оказание услуг, это положение осталось не выполненным, а заинтересованные организации не получили проекты подобных документов [51, л. 1—2].

Большую часть 1967 г. страна прожила в подготовке к 50-летию Советской власти. К этому событию на всех предприятиях и организациях страны проводились различные мероприятия, готовились разнообразные «трудовые подарки» (между прочим, одним из них стала Останкинская телебашня). В честь предстоящего юбилея с 1 января по 1 октября в порту прошел смотр-конкурс на лучшую постановку рационализаторской работы. Первое место в нем завоевал коллектив навигационной камеры,

второе — отдел механизации, третье — портофлот. Лучшим рационализаторским предложением признали установку дополнительных аккумуляторов на суда портофлота, предложенную Логачевым, Романовым и Потниным, давшую 6 843 руб. экономии.

Рационализаторы получили признание и за пределами Камчатки: по результатам работы Всесоюзного объединения «Дальрыба» порт получил звание «Лучшее предприятие», третье место и денежную премию. Инженер по технике безопасности Н. Г. Шеховцев и слесарь И. С. Маношин завоевали звания «Лучший рационализатор Дальрыбы» и третье место за предложение «Нож для очистки подкрановых путей от льда и снега».

Знаком «Отличник социалистического соревнования МРХ СССР» были награждены слесарь-наладчик кранов Кириллов, бригадир бригады № 9 Бортник, слесарь-наладчик автотранспорта Цикунов [51, л. 42, 46]. Отмечалась работа главного инженера А. А. Алексеева, лоцманов В. П. Преображенского, В. П. Ордина, В. Н. Колесникова, В. Ф. Гатилова, А. В. Зиверта, капитана порта П. П. Кузнецова и его заместителя Ю. И. Иванова, старшего портового надзирателя А. А. Зеленко, портовых надзирателей Ф. Я. Умрихина, Р. Огай, старшего морского инспектора Н. К. Рапуты, начальника навигационной камеры И. Д. Кадета [52, л. 31].

Вот один из эпизодов, показывающий, каким уважением пользовались ветераны предприятия, отдавшие ему свои лучшие годы. «Шло отчетное собрание. Начальник рыбного порта А. И. Серга доложил итоги работы коллектива за 1966 г. После доклада — прения, выборы делегатов на профсоюзную конференцию. И все же это собрание было необычным. Хотя бы уже потому, что в зале висел свеженаписанный лозунг: «Слава ветеранам порта!»

Ветераны порта... Люди, проработавшие в порту тридцать и более лет. А это значит — памятные тридцатые годы, Отечественная война, годы семилетки. Ветераны и сейчас достойно несут трудовую вахту пятилетки, нередко выступают зачинателями хороших дел. Вот почему, когда председательствующий объявил, что следующий пункт повестки дня — чествование ветеранов порта, в зале стало особенно тихо.

Первым к столу президиума подошел стивидор Александр Иванович Воложанин. После того, как ему вручили памятные наручные часы, Александр Иванович, не скрывая своего волнения, сказал:

— Благодарю вас, дорогие товарищи, за внимание ко мне, простому труженику. Обещаю и впредь работать с полной отдачей сил.

Аплодисменты заглушили последние слова старого портовика.

Один за другим получали подарки ветераны рыбного порта. Алексей Никитович Леонов, заведующий складом, матросы портофлота Петр Терентьевич Башкиров и Николай Федорович Морозов награждены часами,

Сергей Данилович Юрченко, заведующий складом, получил коньячный набор. Шкатулка палехской работы вручена Александру Ивановичу Немчинову» [53].

Всего в этот день памятные подарки были вручены 19 ветеранам порта.

Руководство порта, получившее самостоятельность от УТРФ, задумалось о перспективах дальнейшего расширения предприятия. Как известно, строительство причалов первой очереди в соответствии с проектом его реконструкции завершилось в 1964—1965 гг.

Ориентировочные расчеты показывали, что с учетом планировавшегося роста численности рыбацкого флота, к 1975 г. порт должен был иметь около 1 900 м причальной линии. В 1967 г. он располагал 710, а с учетом занятых судоремонтным заводом «Фреза» — 1 040 м. Дальнейшее развитие причального фронта в существовавших границах порта было невозможно. С учетом этого считалось «необходимым поставить вопрос о включении в состав рыбного порта мыса Сигнального, где расположена угольная база морского флота, с переносом ее в район бухты Раковой. Снабжение углем всех предприятий, организаций, домовладельцев г. Петропавловска и Елизовского района в настоящее время производится с угольной базы, дорога на которую проходит через территорию рыбного порта, что еще более затрудняет производство грузовых работ на складских площадях и загрязняет его территорию».

К тому же на территории порта находился ежегодно расширявшийся завод «Фреза». На нем стояли в ремонте до 30 судов, причем их количество в межпутинное время увеличивалось. Дальнейшее расширение судоремонтной базы могло вызвать лишь сокращение пропускной способности и рост простоев судов. «Считаем необходимым решить вопрос о прекращении дальнейшего расширения судоремзавода на территории порта и вывода из Ковша плавмастеской “Фреза” и плавдока» [54, л. 230—231].

Мыс Сигнальный в прошлом неоднократно становился поводом для напряженных отношений между двумя портами. Но к концу 1960-х гг. они обострились до предела: однажды на акватории даже произошел «морской бой» между вспомогательными судами торгового порта и Камчатрыбпрома. Вмешательство руководящих органов в эту нездоровую ситуацию, выпадавшую из рамок обычного производственного конфликта, привело к тому, что м. Сигнальный впредь остался за торговым портом.

Территорию порта в юбилейном 1967 г. заметно благоустроили: около зданий портофлота и портнадзора появились зеленые саженцы, заасфальтировали дорогу от центральных ворот порта до портофлота. На предприятии ввели пятидневную неделю с двумя выходными днями [55, л. 66—67].

В ночь на 16 января 1968 г. обвалились крыши складов № 3 и 5, занимаемых морским рыбоопом и отделом снабжения Камчатрыбфлота. При-

чиной этого стал сильный снегопад и потепление, в результате которого на крышах строений скопилось большое количество мокрого снега [52, л. 9].

За 1968 г. порт переработал 287,9 тыс. т или 116,8 % плана. Из 369 судов досрочно обработали 249, за что получили 71,2 тыс. руб. премий. А вот на 52 судах имелись простои, за что пришлось заплатить 24,8 тыс. руб. штрафов.

Основу грузооборота составляло промысловое снабжение. Невысокий процент рыбопродукции (26,9 тыс. т или 9,3 %) объяснялся тем, что она с промысловых судов непосредственно в районах лова перегружалась на транспорты и затем шла во Владивосток или Находку, откуда по железной дороге направлялась в центральные районы страны. Та же картина наблюдалась и с тарой, следовавшей мимо порта сразу в рыбацкие экспедиции [50, л. 12].

По плану внедрения новой техники и технологии порт должен был переработать пакетным способом 15 тыс. т, то есть всего 5,2 % грузооборота. С этим заданием портовики справились, но вышестоящие органы отмечали, что этот прогрессивный способ обработки грузов достаточного развития еще не получил: на универсальных площадках перевалили лишь 10 тыс. т. Имевшиеся десять автопогрузчиков использовались совсем слабо [50, л. 33].

Причальный фронт насчитывал 710 м. «Причалы в порту содержатся в плохом техническом состоянии, и никто персонально не следит за чистотой и их надлежащим техническим состоянием». На 1 января 1968 г. к порту были приписаны 655 судов [50, л. 11].

Лучшими работниками порта в 1968 г. стали грузчики Коваленко, Максимов, Стошков, Кашубский, бригадиры Трескин, Бортник, Сорокин, водители Шкуринский, Ключников, слесари Цикунов, Казаков, Таегов, Маносин, крановщики Кириллов, Казаков и Смолин [50, л. 42].

Деятельность предприятия за 1968 г. оценивалась как удовлетворительная. Для ее улучшения в следующем сезоне Камчатрыбпром предписал порту к 15 мая 1969 г. представить ему предложения о переработке и складировании угля, схему специализации причалов по переработке соли и тары, построить проходную и закончить строительство ограждения [50, л. 1—2, 5].

В 1969 г. через порт при плане 300 000 т прошли 307 800 т и 402 судна. Еще 22 октября 1969 г. предприятие рапортовало о том, что плановое задание четвертого года пятилетки было выполнено на 114,7 %.

Несмотря на то, что на территории порта располагались пять крытых складов, сам он использовал только один — деревянный № 2 площадью 1 920 кв. м, построенный еще в 1925 г. При этом половину этого сооружения требовалось разобрать: она мешала строительству нового склада соли и генгрузов. Два склада арендовал Океанрыбфлот, еще два, в том числе подземный, достроенный-таки в 1955 г., занимал рыбокооп. За год механизация порта пополнилась тремя порталными кранами «Эберсвальде»

грузоподъемностью 3,2 т и одним «Ганцем», (5 т). Теперь он имел двенадцать порталных механизмов [56, л. 72, 79].

В результате выполнения мер, намеченных планом НОТ, в 1969 г. в одном здании сосредоточилось руководство грузового района и службы, обеспечивавшие его производственную деятельность. Основной формой организации труда докеров теперь стали комплексные бригады. Их средняя численность составляла 9 чел. и не соответствовала рекомендованной технологическими процессами, что отражалось на выполнении установленных комплексных норм. В Ковше трудились двенадцать бригад докеров, еще две — Шайдулина и Мамедова — действовали на участке «Океанский» [56, л. 101, 107].

По состоянию на 1 декабря 1969 г. в порту трудились 812 чел., из них 196 специалистов плавсостава портофлота. Административно-управленческий персонал насчитывал 48 чел., из них 24 имели высшее образование. На основном производстве — в грузовом районе — работали 243 чел., из них 15 инженеров и техников. Штатные должности были в основном укомплектованы, за исключением двух стивидоров, лоцмана, девиатора, диспетчера и инженера-строителя.

«Все специалисты с высшим и средним специальным образованием к работе относятся добросовестно, большинство имеют достаточный опыт и знания в работе. В числе береговых специалистов, занимающих инженерно-технические должности, 78 практиков, большинство из которых вполне соответствует занимаемым должностям, имеет большой практический опыт работы в порту. Вместе с тем ряд работников-практиков по своим знаниям, деловым качествам подлежат замене работниками, имеющими среднее и высшее специальное образование. Это — часть стивидорского состава, сменные механики механизации и транспорта и другие» [57, л. 13—18].

За год различным специальностям обучились 217 рабочих, в основном вновь принятых, в том числе один слесарь, девять крановщиков, шесть шоферов, 49 лебедчиков, по 76 чел. сигнальщиков и стропальщиков [57, л. 23].

В 1969 г. на предприятии трудились уже четырнадцать бригад докеров. Их возглавляли бригадиры Ершов, Еремин, Рыбко, Сорокин, Трескин, Бортник, Шайдулин, Спицин, Коробков, Зарипов, Тарасенко, Окулов, Кравчук и Мамедов. Лучшими работниками порта по праву считались: бригадиры бригад № 9 Н. Н. Бортник, № 6 Т. И. Сорокин, № 2 А. И. Еремин, № 3 М. П. Спицин, грузчики П. Н. Пятницкий, Пак-Дя-Сик, М. М. Томилов, слесарь-наладчик Н. А. Казаков, шофер С. Е. Скорняков, такелажник Ф. К. Житняковский, шкипер баржи № 1 Н. Ф. Бурдин, капитан пассажирского катера «Кристалл» Н. А. Добробаба, кузнец А. Ф. Упоров, старший механик РБТ-221 Е. З. Баканов и многие другие.

Ударниками коммунистического труда являлись 159 чел. «Коллективами коммунистического труда» стали экипажи «Кристалла» и РБТ-231 (капитан В. Ф. Почталюк). В Книгу почета порта вписали имена слесаря-наладчика Николая Афанасьевича Казакова, шофера Степана Ефремовича Скорикова, лоцмана Владимира Павловича Ордина, такелажника Франца Климовича Житняковского, начальника склада Герасима Филипповича Бочкова, бригадира грузчиков Михаила Петровича Спицина, техника Софьи Семеновны Паровик, капитана катера «Кристалл» Николая Александровича Добробабы.

23 октября 1969 г. порт получил от Камчатморгидростроя наружные канализационные сети длиной 280 м, 50-метровый водопровод и теплосеть протяженностью 239 м. 28 ноября 1969 г. в эксплуатацию приняли здание электрорадионавигационной камеры, которое по проекту Камчатского отделения Гипрорыбы начали строить 8 декабря 1966 г. [58, л. 34, 76].

По состоянию на 1 января 1970 г. к порту были приписаны 715 судов: восемь плавбаз, 34 БМРТ, 24 СРТМ, 97 СРТР, 271 прочее добывающее судно, 44 транспорта и 237 единиц буксирно-вспомогательного флота [56, л. 69].

В конце 1969 и в начале 1970 гг. по всей стране развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу 100-летия со дня рождения «основателя Советского государства Владимира Ильича Ленина». Трудовой подарок к этой дате готовила и бригада грузчиков № 6, руководимая Т. И. Сорокиным. В результате упорного труда сорокинцы выполнили свой пятилетний план на два с половиной месяца раньше намеченного срока.

«Работой грузчиков бригады ветерана рыбного порта Терентия Ивановича Сорокина 6 февраля интересовался весь многочисленный коллектив грузового района Петропавловского рыбного порта:

— Как там сорокинцы? Сдержат они свое слово или нет?

Эти фразы требуют объяснения. Дело в том, что бригада Терентия Ивановича Сорокина в ознаменование юбилейной ленинской даты обязалась завершить пятилетний план работы в первой декаде февраля.

И вот — 5 февраля. Планово-экономический отдел дает информацию: бригаде № 6 до выполнения пятилетнего плана осталось обработать 180 тонн грузов. Сами сорокинцы уверенно заявили: завтра в 14 часов пятилетний план будет выполнен.

Это известие облетело порт — все с интересом ожидали финала.

И вот сообщение планового отдела:

— Утром 6 февраля бригада досрочно завершила план пятилетки, обработав 99 620 тонн груза при плане 99 599. План выполнен!

Сдержала бригада слово! Молодцы!

В чем же секрет успеха работы Т. И. Сорокина и его подопечных? Терентий Иванович вот уже семь лет является бессменным руководителем

бригады. Сорокина в бригаде любят, уважают. Он подкупает каким-то внутренним, невидимым теплом. Спокойный, уверенный, он никогда не накричит, не оскорбит человека. Он спокоен даже в самые критические, напряженные моменты. Только становится серьезней лицо, тверже взгляд. И люди понимают его с полуслова. Не было случая, чтобы шестая бригада подвела порт. На самом ответственном участке в сложнейшей обстановке — сорокинцы. Ни бригадир, ни начальник участка никого не подгоняют, не уговаривают — те сами все понимают и чувствуют. “Надо!” — это значит: сделать работу качественно и в срок. Вот эта-то черта, чувство высокой ответственности, присущее коллективу, привело его к большому успеху» [59].

16 декабря 1970 г. руководство порта представило к награждению правительственными наградами наиболее достойных тружеников:

— орденом Октябрьской революции: механика буксирного катера «Ветерок» Петра Аверьяновича Мельникова;

— орденом Трудового Красного Знамени: бригадиров Николая Никитовича Бортника и Терентия Ивановича Сорокина;

— орденом «Знак Почета»: начальника электрорадионавигационной камеры Ивана Дмитриевича Кадета, портового рабочего Николая Андреевича Лобанова, механика нефтеналивной баржи Александра Николаевича Пименова;

— медалью «За трудовую доблесть»: крановщицу Анну Ивановну Быковскую;

— медалью «За трудовое отличие»: крановщика Юрия Васильевича Кулакова.

Скупые строки наградного листа донесли до нас сведения об одном из представленных: «Тов. Кадет Иван Дмитриевич работает в Петропавловском морском рыбном порту с 1966 года в должности начальника электрорадионавигационной камеры. В системе Камчатрыбпрома работает с 1935 года в качестве юнги, матроса, судоводителя, капитана на судах Камчатрыбфлота. Тов. Кадет И. Д. принципиален, отлично знает свое дело, обладает хорошими организаторскими способностями; руководимый им коллектив успешно справляется с выполнением производственной программы — пятилетний план по реализации продукции выполнен на 106,5 %. Коллективу навигационной камеры одному из первых в порту присвоено звание коллектива коммунистического труда» [60, л. 1—2, 12].

В 1972 г. порт располагал шестью причалами общей длиной 720 м. Все они имели шпунтовую конструкцию и бетонное покрытие. Глубоководные причалы № 1 и 2 протяженностью 240 м вошли в строй в 1960 г. При осеннем землетрясении 1971 г. они получили повреждения. Причалы № 3 длиной 155 м, № 6 и 7 длиной по 100 м были построены в 1964 г. Они имели глубину от 4,5 до 5,5 м и использовались для снабжения промысловых

судов. Причал № 8 длиной 125 и глубиной 7,5 м, сданный строителями в 1964 г., лежал перед холодильником и специализировался на обработке судов с рыбой и скоропортящимися продуктами [42, л. 1].

Несмотря на то, что вся территория порта была равна 13,5 га, фактически он занимал лишь 5,5 га: на остальной площади располагались завод «Фре-за», примыкающие к нему причалы № 4 и 5 и городской холодильник. Через последний проходили все фрукты, мясомолочные и рыбные продукты, прибывавшие для нужд города и области.

Основная часть грузов хранилась на открытых площадках. Работы на них осложнялись движением автотранспорта по проходившей рядом дороге на м. Сигнальный, где размещались склады угля, песка и металлолома торгового порта. В конце 1971 г. началась эксплуатация двух одноэтажных складов для генгрузов.

Характеристика складского хозяйства по состоянию на конец 1972 г. приводится в табл. 7.6.

Таблица 7.6

	Склад № 1	Склад № 2	Площадки
Год постройки	1971	1971	
Фундамент	ленточный бетон		
Стены	крупнопанельные		
Объем, куб. м	4 650	4 650	
Площадь, кв. м	724	700	12 300

Как видно, площадь закрытых складов составляла лишь 10,4 % от обшей. Из-за недостаточно тщательной охраны неоднократно имелись случаи воровства грузов с открытых площадок. В 1972 г. общая сумма украденного составила 6 036 руб., причем с виновных через суд удалось взыскать лишь 1 060, остальные пришлось списать в убыток [42, л. 17].

В 1972 г. порт располагал 11 портальными, шестью гусеничными и на пневмоходу, одним автокраном, 17 автопогрузчиками, 21 автомашиной, одним буксиром мощностью 1 200 л. с., двумя по 500 л. с., тремя по 300 л. с., шестью катерами по 150 л. с., самоходной баржей, катером «Кристалл» и несамоходным флотом в составе 30 единиц [42, л. 19, 22].

На 1972 г. предприятие получило план грузооборота в 350 000 т, фактически же оно перевалило 359 500 т. Двенадцать бригад докеров обрабатывали за год 672 судна. Их максимальный подход — 212 шт. — пришелся на третий квартал.

Камчатрыбпром телефонограммами обязывал порт одновременно обрабатывать до 5—6 судов, что вызвало их простои. Из-за неудачной расстановки судов не всегда удавалось применить наиболее подходящие схемы их обработки. Зачастую далеко не оптимальными были и применяемые методы грузовых работ. Так, на обработке мороженой про-

дукции не удавалось внедрить пакетный способ: ввиду непригодности холодильника, отсутствия электропогрузчиков с боковыми захватами и недостатка стропконтейнеров здесь по-прежнему пользовались парашютами.

Не изменилась и технология перегрузки соли, которой в этом году перевалили 34 400 т. Здесь в основном применялись грузовые сетки. Но в 1972 г. прошел эксперимент по использованию универсальных площадок для снабжения солью плавбаз через транспортные суда. Для этого 600 т заранее паке-тировали на поддонах. Однако, как показал опыт, «хранение соли на универсальных площадках положительных результатов не дало».

Кроме расширения пакетной переработки грузов и комплексной механизации перегрузочных процессов, 9 февраля 1972 г. Камчатрыбпром определил мероприятия по улучшению технологии грузовых работ. Ими должны были стать разработка и внедрение технологических карт, специализация одного из складов для хранения рыбной муки и переработка ее на площадках и в стропконтейнерах. Приказ предусматривал организацию в порту участка по изготовлению грузозахватных приспособлений. Его не создали, но в механической мастерской работало специальное звено, сооружавшее необходимую оснастку. Появился обменный фонд стропконтейнеров, хозспособом изготовили поддоны и приспособления для разгрузки рыбной муки.

Внедрение специализации причалов и складов позволило более четко организовать обработку судов. Но внедрить технологию безобвязочной переработки рыбопродукции из-за отсутствия боковых захватов к электропогрузчикам не удалось [42, л. 8, 10, 38].

По состоянию на 1 января 1973 г. к рыбному порту были приписаны 868 судов, в том числе восемь плавбаз, четыре производственных рефрижератора, 48 БМРТ, 39 СРТМ и СРТР-800, 95 СРТ-300 и СРТР-400, 82 РС, 233 единицы прочего добывающего флота, 33 транспорта, 325 буксирно-вспомогательных судов.

Служба капитана порта включала портнадзор, лоцманскую службу, паспортную и дипломную группы, десять приписных пунктов на побережье Камчатки. Приведем некоторые данные, характеризующие объем работы, проделанной службой в 1972 г. Она провела 2 166 проверок вахтенной службы, оформила 6 743 приходов и отходов судов, осмотрела перед выходом в море 1 600 судов. За это время было «сыграно» 2 329 учебных тревог, задержано 83 судна, наложено 2 000 руб. штрафов, сделано 965 лоцманских проводок, выписано 100 представлений судовладельцам по нарушениям, проведено четыре расследования аварийных происшествий, приписано 35 судов. Дипломная и паспортные группы выписали 1 163 диплома и квалификационных свидетельства, выдали 366

временных свидетельств, подготовили 982 паспорта моряка и провели 111 государственных квалификационных комиссий [42, л. 29].

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования между предприятиями МРХ СССР порт получил вторую денежную премию. Самыми активными участниками этого трудового состязания стали бригады докеров В. Т. Бобринова, Т. И. Сорокина, Н. Н. Бортника, экипажи буксиров «Ударный» (капитан С. Г. Гуров), РБТ-231 (капитан С. Я. Попов), РБТ-222 (капитан Г. Н. Агапов), команды плашкоутов № 797 и 798. В 1972 г. порт соревновался с соседним торговым и Усть-Камчатским портами [42, л. 46].

В начале 1972—1973 учебного года заработали два семинара по изучению основ экономики и управления производством для инженерно-технического персонала, которые посещали 84 чел. Кроме них действовали пять школ коммунистического труда, также знакомившие с основами экономических знаний. В них занимались 146 рабочих и 56 специалистов командного состава портофлота [61, л. 52].

На 1 января 1973 г. в порту трудились 888 чел., в том числе 157 инженерно-технических работников. Текучесть кадров не уменьшалась: за 1972 г. на работу приняли 367 чел., то есть 41,3 % от численности персонала [42, л. 49].

В 1973 г. порт переработал 305 100 т, выполнив план на 101,7 %. Его посетили 666 судов. В конце года численность персонала составляла 924 чел. В течение 1973 г. звание «Лучший по профессии» неоднократно завоевывали Ф. Ф. Наймушин, Н. А. Лобанов, А. А. Соложеницын, Я. А. Ершов, Ф. К. Житняковский [61, л. 47].

В этом году предприятие располагало 13 порталными кранами и 13 самоходными судами портового флота. По состоянию на 1 января 1974 г. к нему были приписаны 969 судов [61, л. 5, 28].

В течение 1973 г. шло активное капитальное строительство. Камчатморгидрострой возводил склад соли и генгрузов. Сооружение закончили на 65 %, но в конце года рабочих с него сняли и отправили их на готовившийся к сдаче мелькомбинат. Шли работы на новом причале № 9. Его первую очередь длиной 70 м начали строить в 1972 г. Завершение причала ожидалось в конце 1974 г. [61, л. 66].

В юбилейном для порта 1973 г., когда предприятие отметило свое сорокалетие, 306 его рабочих являлись ударниками коммунистического труда. Среди них: портовые рабочие Б. Х. Набиев, Н. А. Лобанов, Я. А. Ершов, Ю. П. Иванов, механизаторы И. Д. Шкуринский, А. Ф. Упоров, И. М. Кириллов, работники портофлота В. Ф. Почталюк, Б. Н. Романов, С. З. Комалов, М. Ф. Прокофьев и другие. Восемнадцать старейшим портовикам присвоили звание «Заслуженный ветеран труда рыбного порта»: диспетчеру Н. В. Толдину, бригадиру портовых рабочих Я. Н. Трескину, матросу П. Т. Башкирову, крановщику И. Д. Полетаеву, начальнику ремонтных мас-

терских Д. Г. Чикунову, заготовителю такелажа И. Ф. Семяченко, портовому рабочему И. Н. Максимову и другим. Почетную грамоту Дальрыбы вручили шкиперу плашкоута № 702 Х. Шайдулину и капитану катера А. П. Волкову, знаком «Отличник социалистического соревнования Минрыбхоза СССР» наградили Д. Г. Чикунова, Н. А. Лобанова и Н. Н. Садчикова [62, л. 3—5].

В январе 1974 г. в порту работали 938 чел., из них 234 — плавсостав портофлота. Высшее и среднее специальное образование имели 133 руководящих работника. В течение года прошла «определенная работа по замене практиков, занимающих инженерно-технические должности». Три молодых специалиста со среднетехническим образованием — П. П. Грицюк, А. Б. Мартынов и А. М. Костин — пришли на должности стивидоров и «вполне справляются со своими обязанностями». Заместителем начальника грузового района стал Е. А. Кадников, молодой специалист с высшим образованием. Старшим диспетчером района назначили С. Б. Пономарева, а начальником отдела грузовых и коммерческих работ — В. Я. Зайцева. Они также имели высшее образование.

Специалисты с высшим образованием входили и в технологическую группу, разрабатывавшую оптимальные схемы обработки судов.

Текущее кадров в 1971—1973 гг. отражает табл. 7.7.

Таблица 7.7

Работников, чел.	1971 г.	1972 г.	1973 г.
Принято	423	377	350
Уволено	380	366	298

Основной причиной высокой текучести кадров, как и в прошлые годы, оставалось отсутствие жилья. У портофлотовцев был еще один специфический повод для оставления работы: многие судоводители и механики увольнялись из-за невозможности получения плавательного ценза. Частую сменяемость портовых рабочих и механизаторов вызывала работа по скользящему графику и непостоянная занятость из-за неравномерного подхода судов. Последняя в отдельные месяцы приводила к значительному снижению их заработка [62, л. 4—8].

В 1974 г. портом руководил Н. Ф. Шевченко. План на этот год был установлен в объеме 315 000, а фактический грузооборот составил 323 500 т. Из двенадцати бригад докеров четыре с заданием не справились. Главной причиной этого стала их неукomплектованность.

На 1 января 1975 г. численность портовиков составила 919 чел. «Лучшими по профессии» по результатам 1974 г. были признаны А. И. Закройщиков, А. Г. Сологуб, Е. Камкина, Ф. В. Спирин, М. И. Новик, А. Н. Горбунова, М. К. Таегов [63, л. 35, 75].

В следующем 1975 г. портовики переработали 320 500 т или 106,8 % плана. Несмотря на формальное выполнение основного показателя плана —

грузооборота, дела в этом сезоне шли далеко не блестяще. Из двенадцати бригад докеров-механизаторов с заданием справились только семь. Их средняя численность составляла 10 чел. вместо 12—15, предусмотренных технологическими картами и комплексными нормами времени. В результате средний процент выполнения комплексных норм понизился по сравнению с прошлым годом. План пакетной переработки был выполнен только на 54,3 %.

В течение года произошли 17 несчастных случаев, один из них завершился смертью пострадавшего. Наблюдались простои судов по вине работников электрорадионавигационной камеры. Так, два БМРТ — «Алексей Махалин» и «Приозерск» — потеряли в декабре двое суток из-за пьянства девиатора [64, л. 1—4].

Протяженность причальной линии к 1975 г. выросла до 780 м. В четвертом квартале готовились к началу эксплуатации 90 м нового причала № 9. В этом сезоне предприятие получило катучий кран Н-5363 и еще один порталый «Ганц», а один передвижной кран списали из-за износа.

В 1975 г. соревнование среди коллектива шло под лозунгом «За досрочное выполнение социалистических обязательств завершающего года пятилетки». Его победителями стали бригады докеров № 9 Н. Н. Бортника, № 3 А. И. Гречухина и № 10 В. И. Капочкина [64, л. 29, 52].

В мае 1975 г. по всей стране проходили чествования ветеранов Великой Отечественной войны. 8 мая 1975 г. в торжественной обстановке юбилейной медалью «Тридцать лет Победы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» наградили старейших работников порта. В их число вошли: А. Н. Леонов, Г. Н. Бутовец, Д. Г. Чикунов, Е. А. Аверьев, Н. Н. Садчиков, В. М. Бояркин, Д. А. Москвин, Н. С. Машолин, С. И. Таушканова, А. П. Уральцев, С. С. Миков, Н. В. Толдин, А. И. Мадэко, Ф. И. Рождественский, П. А. Бедин, Н. А. Лобанов, М. П. Спицин, А. И. Еремин, Г. И. Вьюшков, Я. Н. Трескин, М. А. Тузовский, Н. А. Рогов, А. Н. Баглай, П. А. Таманов, И. Н. Максимов, М. Т. Ващенко, Б. Л. Пантелеев, Н. И. Шведунов.

В 1976 г. в порту трудились 42 участника Великой Отечественной войны: Н. Р. Закурдаев, П. А. Мельников, С. Е. Скорняков, Г. П. Гуржий, В. А. Мясников, Н. К. Баклыков, Б. Г. Набиев, В. Х. Федосеев, Н. И. Ионычев, Ф. Н. Дрига, Г. С. Кондратьев, Н. А. Желтяков, П. Е. Воробьев, М. И. Филаретов, В. Г. Нюхарев, Н. Я. Федоренко, М. Ф. Прокопьев, И. П. Переладов, М. Х. Кадыров, П. Г. Спицин, С. Ф. Трапезников, Б. Н. Романов, П. М. Лавленцов, В. Е. Курышев, А. П. Королев, А. Ф. Долженков, М. Н. Турчанинов, В. В. Шилков, В. Г. Григорьевич, С. А. Кураков, М. В. Корочанский, В. Е. Фролов, А. П. Волков, Г. И. Еремин, И. А. Серединцев, С. Ф. Сурков, В. А. Матанов, С. И. Пеструил, Ю. И. Безниско, М. М. Зарипов, И. С. Шумейко, Ю. Л. Ханышев [65, л. 15, 17].

Фактический грузооборот 1976 г. составил 300 500 т, было обработано 567 судов. Численность работающих в среднем составляла 968 чел., в том числе 369 — в грузовом районе. Порт располагал тринадцатью портальными кранами типов «Коммунар» (5 шт.), «Ганц» (5 шт.) и «Форель» (3 шт.) [66, л. 5, 20].

В этом году порт работал устойчиво и успешно, регулярно завоевывая призовые места по результатам социалистического соревнования среди предприятий МРХ СССР, Дальрыбы и Камчатрыбпрома. Вот лишь один из примеров. В середине года Н. Ф. Шевченко получил от руководителей Камчатрыбпрома следующую приветственную телеграмму: «По итогам социалистического соревнования коллективов предприятий управлений флотов и судов Камчатрыбпрома за второй квартал и в честь Дня рыбака 1976 года вашему коллективу присуждается второе место, денежная премия в сумме 2 800 рублей, один автомобиль “Москвич” для продажи за наличный расчет передовику вашего производства. Поздравляем весь коллектив, лично Вас с присуждением призового места, желаем всем крепкого здоровья, новых трудовых успехов».

Поясним: в те годы приобрести автомобиль в открытой продаже было очень сложно: рядового покупателя ждала многолетняя очередь, в которой стояли сотни людей. Предоставление права покупки личного «авто» являлось одной из мер поощрения лучших работников, практиковавшихся в то время.

Н. Ф. Шевченко руководил портом до начала 1977 г. Во втором квартале 1977 г. обязанности начальника исполнял главный инженер В. М. Копшаев, а во второй половине 1977 г. предприятие возглавил Ю. Д. Малышев. Капитаном порта в этот период был М. А. Васильев.

Производственные фонды предприятия на 1 января 1977 г. составляли 24 520 тыс. руб. Численность работающих достигла 1 164 чел., в том числе 386 в грузовом районе.

В 1977 г. порт успешно выполнил основные производственные и экономические показатели: переработал 279 тыс. т, выполнив план на 109,4 %. При этом он обслужил 565 судов. Себестоимость переработки одной тонны груза выросла на 1 коп. за счет роста общепортовых расходов и составила 10 руб. 57 коп. Затраты на рубль услуг достигали 85,7 коп. Удалось заметно улучшить использование портальных и гусеничных кранов, автопогрузчиков, но не выполнили план пакетной обработки грузов, хотя ее объем на четверть превысил прошлогодний за счет переработки соли ленточными строп-контейнерами. С планом комплексной переработки справились лишь на 35 %. Это, по мнению Камчатрыбпрома, объяснялось «безинициативностью руководства порта, отсутствием рекомендаций по вопросам технологии конкретно по каждому обрабатываемому трюму».

Уменьшилась и интенсивность обработки судов из-за недостаточно четкой организации работ, отсутствия необходимой складской емкости, несвоевременного завоза в порт грузов, а также переброски людей с одного судна на другое в течение смены по распоряжениям Камчатрыбпрома.

В начале года трудились двенадцать бригад докеров, возглавляемые бригадирами Я. А. Ершовым, В. А. Макмаком, А. И. Гречухиным, А. Г. Ивченко, А. Н. Окуловым, Пак-Дя-Сик, И. Ф. Булгаковым, А. И. Ереминым, В. Л. Кочегаровым, В. С. Степановым, Ф. А. Сергуниным, А. И. Карпушиным. Самые лучшие результаты среди них показывала бригада А. И. Гречухина.

1 апреля 1977 г. из докеров создали шесть укрупненных комплексных бригад докеров-механизаторов. С годовым планом справились лишь две из них — Гречухина и Бортника. Средний процент выполнения комплексных норм выработки составил 78,9 %. Основными причинами невыполнения оставались традиционный недостаток рабочей силы и неритмичный подход судов. Так, докеров пришлось в период отсутствия судов отправлять на работы, не связанные с грузовыми операциями. В то же время периодически возникали «форсмажорные» ситуации, когда для их разрешения приходилось привлекать людей других подразделений порта [66, л. 1—3, 9].

Самоходный флот состоял из 14 единиц (в том числе мощных буксиров «Ударный» и «Суровый» с машинами по 1 200 л. с.), несамоходный флот насчитывал 17 судов.

В портовое хозяйство входил грузовой участок «Моховая» и пункт водоснабжения в б. Русской. На суда отпустили 430 039 т воды, из них в б. Русской — 312 005 т. В составе порта находился холодильник, который обслуживал в основном городские торговые организации.

Протяженность причальной линии в 1977 г. составляла 741 м, продолжались работы по сооружению причала № 9. Они были выполнены на 70 %. В строй вошел новый склад соли и генгрузов площадью 12 000 кв. м. 24 октября 1977 г. начальник порта распорядился создать комиссию по приему его в эксплуатацию. Проект склада разработало Камчатское отделение института «Гипрорыбпром». Его сооружение началось еще в декабре 1965 г. и обошлось в 4 159 тыс. руб. Хотя склад и приняли с оценкой «хорошо», в процессе приемки выявились 22 недоделки, исправить которые следовало до февраля 1978 г. [67, л. 1, 4].

Грузооборот 1978 г. при плане 300 000 составил 303 500 т. Порт обработал 500 судов. Себестоимость тонны груза заметно снизилась по сравнению с прошлым сезоном и составила 10 руб. 16 коп. [68, л. 1].

В 1979 г. грузооборот по сравнению с предыдущим годом вырос на 16,1 % и достиг 352 500 при план 300 000 т. Грузовой участок «Моховая» вместо 15 000 т перевалил 15 235.

В порту трудились десять бригад общей численностью 120 чел. Среднее выполнение ими плана составило 107,3 %. Лучшей была признана бригада № 3, которой руководил А. И. Гречухин. Она справлялась с нормами на 132,1 %. Среднемесячная зарплата одного работающего в 1979 г. составила 364,4 руб. [68, л. 1; 70, л. 1, 2, 7]. Подготовка новых специалистов велась в учебно-курсовом комбинате Камчатрыбпрома. Здесь обучали крановщиков-универсалов, стропальщиков-сигнальщиков и водителей автопогрузчиков.

За год через порт прошли 577 судов, среди них 46 — ММФ, 26 — Востокрыбхолодфлота, 76 — Океанрыбфлота, 108 — УТРФ, 161 — Рыбхолодфлота (так стал называться Камчатрыбфлот) и 160 плавединиц самого порта [68, л. 10].

В 1979 г. на грузовых работах применяли следующие технологии. Мороженую рыбу (23 500 т) перегружали на поддонах, а затем вручную размещали в камерах холодильника. Соленую рыбу (2 400 т) подавали комплектом захватов, навешиваемых на гак крана. Метизы, техническое оборудование и прочие грузы (17 300 т) перерабатывали металлическими стропами и на деревянных поддонах. Рыбную муку (2 600 т) и соль (41 000 т) перемещали ленточными контейнерами и на деревянных поддонах [68, л. 14].

Обслуживающий флот порта в 1979 г. состоял из тринадцати единиц, в том числе танкеров «Батуми», «Уфа», «Плавунец» и заслуженного ветерана камчатского флота, пришедшего на полуостров еще в 1937 г. — танкера «Максим Горький», а также сборщика льяльных вод.

«В целях улучшения санитарного состояния порта, поддержания его в удовлетворительном состоянии» 23 мая 1979 г. Ю. Д. Малышев распорядился создать в грузовом районе специальную бригаду. Вместо семи береговых матросов с месячным окладом 80 руб. теперь в штате порта появилось такое же число работников по благоустройству с окладами по 115 руб. [69, л. 55].

С 1 июля 1979 г. начала действовать долгожданная централизованная служба обеспечения флота Камчатрыбпрома продовольствием, почтой, книгами, кинофильмами, медикаментами и культурно-бытовым инвентарем. Ее создали на базе продовольственной группы. С появлением этой службы у рыбаков отпала необходимость в оформлении документов в службах морского рыбкоопа, поиска автомашин и перегрузочной техники для доставки на суда необходимого снабжения. Флот Камчатрыбпрома обеспечивался всем необходимым бесплатно. Для «более полного удовлетворения запросов судов в культурно-бытовом обеспечении» порту подчинили СРТР-400 «Конус», на котором непосредственно в море до конца года доставили 1 300 кинофильмов, 7 000 книг, наглядную агитацию. В следующем 1980 г. служба выдала судам 2 208 т овощей [68, л. 25].

Общая численность портовиков в 1979 г. составляла 1 183 чел. [68, л. 49].

На побережьях Камчатки в 1979 г. действовал ряд портпунктов и погрузочастков: Озерновский, Октябрьский, им. Кирова, Крутогоровский, Хайрюзовский, Хайлюлинский, Оссорский, Анапкинский, Корфский, Олоторский. Их общий грузооборот за год составил 337 400 т и 629 судов, то есть лишь немногим уступал обороту главной рыбацкой гавани полуострова — Петропавловскому морскому рыбному порту. Самая большая доля грузопотока приходилась на Озерновский портпункт — 71 800 т [70, л. 72].

1980 г. стал завершающим годом 10-й пятилетки. Портовики при плане 330 000 обработали 377 400 т и обслужили 474 судна [71, л. 1, 6]. В этом сезоне они начали осваивать новую технологию пакетирования ящичных грузов на холодильнике. 9 апреля 1980 г. в Ковш зашло и ошвартовалось к набережной самое крупное за всю историю Петропавловского морского рыбного порта судно — плавучий рыбоконсервный завод «Рыбак Камчатки» длиной 178,3 м.

В 1980 г. в порту работали 1 240 чел., из них 259 инженерно-технического персонала. За год работники совершили 147 нарушений общественного порядка и дисциплины. Вот какие меры общественного воздействия на провинившихся предпринимались в коллективе: «Представители цеховой администрации совместно с профактивом посещают нарушителей, беседуют с их семьями, выясняют бытовую обстановку. Злостные нарушители закреплены за общественными наставниками из числа положительно зарекомендовавших себя рабочих и инженерно-технических работников цехов. Все нарушители, как правило, полностью лишаются месячной и квартальной премии и полностью или частично годового вознаграждения. В цехах и участках ежемесячно выпускаются сатирические листки, листки позора, а также общепортовый сатирический листок “Тревога”».

Подобная работа приносила неплохие результаты: так, число дней прогулов по сравнению с 1979 г. сократилось на 25,1 % [72, л. 75—78].

С 1 февраля по 22 апреля 1980 г. на предприятии прошел конкурс на лучшее рационализаторское предложение в честь 110-летия со дня рождения В. И. Ленина. Первое место и Почетную грамоту в творческой борьбе завоевала группа энтузиастов с буксира «Суровый» в составе механиков Владимира Николаевича Луцай, Виталия Алексеевича Бомбина, Анатолия Васильевича Петриченко и Виталия Васильевича Матвеева. Она предложила способ ремонта винта без постановки судна в док. Оригинальное техническое решение позволило сэкономить 13 700 руб.

Одним из лучших рационализаторов в 1980 г. признали сменного механика танкера «Максим Горький» Павла Леонидовича Глыняного. Он внедрил три рацпредложения с общей экономией 36 000 руб. Наиболее ценным из

них стал способ сбора и использования топлива из льяльных вод, давший экономию в размере 30 000 руб.

Старый танкер собирал с судов воду, загрязненную нефтепродуктами, и сдавал их на станцию «Красноярск». П. Л. Глыняный изготовил систему для очистки воды на самом танкере и предложил использовать собранные таким способом нефтеостатки на судах портового флота. Теперь они сжигались на «Максиме Горьком» вместо дорогостоящего дизельного топлива, а на танкере «Батуми» — вместо топочного мазута. Кроме того, оставшееся топливо реализовалось другим предприятиям Камчатрыбпрома. В течение 1980 г. таким способом собрали 1 000 т нефтепродуктов [72, л. 59, 61]. Помимо экономического эффекта эти мероприятия давали и экологический, весьма актуальный в условиях постоянно возрастающего давления человека на окружающую среду.

Социалистическое соревнование в 1980 г. шло под лозунгом «За досрочное выполнение социалистических обязательств последнего завершающего года десятой пятилетки!». Среди основных цехов его победителем стал коллектив портового флота (начальник Павел Павлович Зубарев): он справился со своими обязательствами еще 30 октября. Среди вспомогательных цехов лучшей стала служба обеспечения флота (начальник Олег Иванович Красников).

В течение года победителями соревнования становились электронавигационная камера (начальник Николай Владимирович Сотников) и зарядная станция (начальник Николай Андреевич Желтяков). Лидером среди судов портофлота являлся экипаж буксира «Ковшовый» (капитан Юрий Павлович Соколов). Среди докеров-механизаторов высших результатов добились бригада № 1 (бригадир Ян Алексеевич Ершов), выполнившая годовые обязательства на 118,5 %, бригада № 9 (бригадир Николай Никитович Бортник) — 115,7 % и бригада № 3 (бригадир Николай Леонидович Макаров) — 111,3 % [71, л. 73—74].

В течение первых послевоенных лет развитию рыбного порта должного внимания не уделялось. В результате этого его возможности перестали соответствовать потребностям быстро растущего средне- и крупнотоннажного рыбацкого флота и изменившейся стратегической линии развития камчатской рыбной промышленности, интенсивно переходившей на океанический промысел. Создание современной рыбацкой гавани началось во второй половине 1950-х гг. и в целом завершилось в середине 1970-х гг. За это время порт превратился во вполне современное комплексное высокомеханизированное предприятие, способное качественно обслуживать многочисленный промысловый и транспортный флот. Его грузооборот из года в год устойчиво рос, перевалив в 1987 г. за отметку 500 000 т.

В это время все морские порты страны являлись государственными предприятиями. В результате экономических реформ начала 1990-х гг. ситуация принципиально изменилась: порты перестали быть целостными юридическими лицами, превратившись в комплексы сооружений для обслуживания судов, на территориях и акваториях которых действовали различные коммерческие и некоммерческие предприятия.

На основе постановления правительства России от 6 мая 1994 г. № 487 «Об учреждении государственных администраций морских рыбных портов» в Петропавловске была создана соответствующая структура. Ей также подчинялись портпункты Усть-Хайрюзово, Кировский, Октябрьский, Озерновский, Усть-Камчатск, Оссора, Корф и Пахачи [73, с. 3—4; 74, с. 184]. 27 июля 1994 г. государственное предприятие «Петропавловский морской рыбный порт» специальным правительственным распоряжением было преобразовано в акционерное общество открытого типа, ныне выполняющее перевалку грузов.

К концу XX в. рыбный порт занимал в Ковше площадь 9,8 га, а в б. Моховой — 20,5 га. Он имел десять причалов: семь из них размещались в Ковше (№ 1, 2, 3, 6—9), остальные — в б. Моховая (№ 10, 11 и 12). Причалы № 6, 7 и 10 специализировались на снабжении рыболовных судов. Возле мелководного причала отставались суда торгового флота, остальные являлись грузовыми. Общая длина причальной линии, пригодной для производства грузовых работ, достигала 1 164 м. Склады имели общую площадь 19 574 кв. м, причем сам порт использовал лишь 4 628 кв. м, вмещавших 2 900 т. На открытых площадках помещались 45 480 т. Порту принадлежало складское хозяйство на 9-м километре и холодильник № 30. Грузовые операции могли выполнять десять порталных кранов, передвижные краны и автокары.

Кризис в рыбной промышленности страны и области привел к тому, что грузооборот в 1990-х гг. многократно сократился по сравнению с предыдущим десятилетием: в 1997 г. он составил лишь 30 678, в 1998 г. — 15 005, а в 1999 г. — всего 12 495 т [74, с. 188—189; 75, с. 387].

Остается надеяться на то, что осознание правящими кругами страны важности развития отечественной рыбной индустрии как одного из звеньев продовольственной безопасности России будет способствовать возрождению и дальнейшему развитию предприятия, накопившего за предыдущие десятилетия огромный производственный опыт и замечательные традиции.

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 73.
2. Там же, д. 67.
3. Там же, д. 75.

4. **Камчатская правда**, 18 октября 1946 г.
5. Там же, комплект за 1947 г.
6. Там же, комплект за 1948 г.
7. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1246.
8. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 94.
9. **Камчатская правда**. Комплект за 1949 г.
10. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 100.
11. Там же, д. 106.
12. Там же, д. 111.
13. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1854.
14. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 115.
15. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1582.
16. Там же, д. 1555.
17. Там же, д. 1680.
18. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 119.
19. Там же, д. 122.
20. Там же, д. 126.
21. Там же, ф. 470, оп. 1, д. 357.
22. Там же, д. 454.
23. Там же, ф. 664, оп. 1, д. 15.
24. Там же, д. 25.
- 24а. **Христофоров В. С., Бибаков В. И., Жуковец А. М.** Последствия землетрясения 4 мая 1959 г. в районе Петропавловска // Бюллетень Совета по сейсмологии. — № 11. — М., 1960.
25. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 36.
26. Там же, д. 47.
27. Там же, д. 57.
28. Там же, д. 56.
29. Там же, д. 66.
30. Там же, д. 65.
31. Там же, д. 82.
32. Там же, д. 84.
33. Там же, д. 78.
34. Там же, ф. 470, оп. 1, д. 356.
35. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 138.
36. Там же, д. 149.
37. Там же, д. 150.
38. Там же, д. 152.
39. **Фирюлин М. И., Фирюлин А. М.** Холодильное хозяйство рыбной отрасли Камчатки. История развития // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Сборник трудов. — Вып. 7. — Петропавловск-Камчатский, 1999. — 105 с.
40. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 155.
41. Основы марксизма-ленинизма. — М., 1962. — 782 с.
42. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 217.

43. Там же, д. 161.
44. Там же, д. 167.
45. Там же, д. 171.
46. Там же, ф. 470, оп. 2, д. 1064.
47. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 175.
48. Там же, ф. 470, оп. 2, д. 1064.
49. Там же, д. 1200.
50. Там же, д. 1338.
51. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 180.
52. Там же, д. 181.
53. **За высокие уловы**, 5 февраля 1967 г.
54. **ГАКО**, ф. 470, оп. 2, д. 1396.
55. Там же, д. 1200.
56. Там же, д. 1259.
57. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 190.
58. Там же, ф. 664, оп. 1, д. 143.
59. **За высокие уловы**, 8 февраля 1970 г.
60. **ГАКО**, ф. 140, оп. 1, д. 201.
61. Там же, д. 225.
62. Там же, ф. 470, оп. 2, д. 2006.
63. Там же, д. 2046.
64. Там же, д. 2140.
65. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 229.
66. Там же, д. 302.
67. Там же, д. 312.
68. Там же, д. 359.
69. Там же, д. 342.
70. Там же, ф. 470, оп. 2, д. 2680.
71. Там же, д. 2817.
72. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 371.
73. Обязательные постановления по Петропавловскому морскому рыбному порту. — Петропавловск-Камчатский, 1999. — 68 с.
74. Порты Дальнего Востока. — Владивосток, 2000. — 283 с.
75. Морские порты России. — М., 2001. — 550 с.

ГЛАВА 8. «КРЕПИТЬ ОТЛИЧНЫМ ТРУДОМ МОГУЩЕСТВО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РОДИНЫ» (Петропавловский морской торговый порт в 1946—1980 гг.)

После завершения Великой Отечественной войны НКМФ СССР решил прекратить дальнейшее расширение порта. Строительное управление № 9 он намеревался реформировать и переподчинить порту. 21 февраля 1946 г. нарком П. П. Ширшов издал приказ № 97 «О переводе строительства Петропавловского-на-Камчатке порта на хозяйственный способ ведения работ». Приказ признавал, что «при незначительном объеме оставшихся работ по окончанию строительства... нецелесообразно сохранять самостоятельную подрядную строительную организацию, подчиненную непосредственно Наркомморфлоту». Он предписывал А. Н. Виноградову передать все свое хозяйство по балансу на 1 марта 1946 г. в ведение начальника порта, после чего прибыть в Москву в распоряжение наркомата для нового назначения (им стал Ленинград) [1].

26 марта 1946 г. ММФ СССР (так теперь стал именоваться НКМФ) издало приказ о вхождении в состав порта отдела рабочего снабжения (ОРС) стройуправления. С 17 апреля он стал называться «ОРС морпорта ММФ» [1а, л. 83]. 26 апреля 1946 г. стройуправление № 9 вывели из подчинения Главморстроя и ликвидировали. Теперь управление превратилось в стройконтору в составе порта, перешедшую на хозяйственный способ ведения работ. Текущее строительство оказалось в непосредственном ведении предприятия.

Весной 1946 г. стройконтора восстанавливала деревянный угольный причал № 8, расположенный на м. Сигнальном. Он заработал, будучи недостроенным, еще в ноябре 1942 г., а в феврале победного 1945 г. перешел из порта АКО в порт НКМФ. Причал был серьезно поврежден, часть его бездействовала в течение двух месяцев. В апреле 1946 г. у него восстановили 56 м причального фронта, после чего работы остановились из-за отсутствия леса.

Торговый порт считал, что сооружение вышло из строя из-за неправильной эксплуатации. Но местные специалисты-строители, в частности инженер треста «Камчатрыбстрой» В. Павлов, работавший в лаборатории по испытанию строительных материалов, полагали, что причина разрушения заключалась в недоброкачественном выполнении работ.

«Примером того, как не надо строить, служит причал на мысе Сигнальный. Этот причал не просуществовал и трех лет, как вышел из строя. Вопиющий факт разрушения нового причала произошел только лишь потому, что в процессе строительства было допущено низкое качество работ и имели место большие отклонения от технических норм.

Руководители Морстроя неоднократно предупреждались инженерным составом своей конторы и работниками со стороны о том, что причал надо укрепить и ликвидировать своевременно все обнаруженные дефекты. Но руководители Морстроя в погоне за показательными темпами не пожелали заниматься «мелочами».

Результаты наплевательского отношения к выполнению технических условий и строительных законов сказались быстро — причал рухнул, а государству нанесены миллионные убытки. Руководители Морстроя забыли, что быть хорошим строителем — это не значит только уметь быстро сбить с рук объект, а значит строить так, чтобы сдать его вполне законченным с такими качественными показателями, которые обеспечили долговременную эксплуатацию сооружения...» [2, № 164].

Еще один деревянный причал на Кошке длиной 76 м, как и предыдущий доставшийся порту от АКО, предназначенный для перевалки генеральных грузов, также был частично разрушен. Другие причалы тоже выходили из строя. Начавшие действовать недостроенными причалы № 3, 4, 5, не имевшие отбойных рам и шапочных брусьев, в течение первого года эксплуатации дважды повреждались при швартовке к ним пароходов. Пострадал и новый шпунтовый причал № 7 на м. Сигнальном (в январе и феврале 1946 г. неудачно швартовавшиеся пароходы выломали у него в общей сложности пять шпунтин).

Утвержденный на 1946 г. объем строительных работ в сумме 2 900 тыс. руб. выполнили на 102,7 %. В течение года завершили два общежития на 200 чел. с котельной, продуктовый ларек, начальную школу, временную баню, первую очередь водопровода. Началось строительство электростанции на м. Сигнальном, морского вокзала, временного клуба и яслей, а также восемь четырехквартирных домиков.

«Учитывая, что наш основной контингент размещен на Красной сопке, с наступлением весны (1947 г. — *С. Г.*) там будут развернуты строительные работы в таком объеме, чтобы обеспечить полностью достройку всего намеченного... что даст нам возможность улучшить бытовое и санитарное состояние, как в самих общежитиях, так и всей территории Красной сопки, которая, по существу, является “Портовым городком”. Кроме того, нам утверждено строительство постоянного клуба моряков стоимостью в два миллиона рублей, который будет заложен в текущем году (место строительства еще не отведено, но постараемся строить между портом и Красной сопкой)».

Всего в будущем 1947 г. намечалось построить новых объектов на сумму 4 250 тыс. руб. [3, л. 19—20].

К началу 1946 г. крановое хозяйство порта включало плавучий «Вилей», тяжеловесный «Деррик», двенадцать авто- и девять порталых механиз-

мов. Последние, стоявшие на временных путях, работали не все: у одного из них еще монтировалась стрела, у двух сгорели электромоторы, а мощность 600-киловаттной электростанции, обслуживавшей краны, была достаточна лишь для одновременного действия двух механизмов.

В 1946 г. порт располагал шестью самоходными и пятью несамоходными плаведницами, из которых к эксплуатации были пригодны всего три судна: ледокольный буксир «Иван Сусанин» мощностью 800 л. с. и две самоходных десантных баржи № 1 и 5 с моторами в 300 и 200 л. с. Остальные плавсредства требовали капитального ремонта, работая с перебоями.

В 1946 г. порт разделили на два грузовых района: первый — на Кошке, второй — на м. Сигнальном. В этом году предприятие переработало 235 тыс. т., то есть в полтора раза меньше, чем в предыдущем 1945 г.: с окончанием войны поток грузов из-за границы прекратился. Так же как и в прошлом году, большая часть поступавших грузов складировалась под открытым небом на территории в 6 га. В 1946 г. дополнительно к восьми металлическим складам общей площадью 5 400 кв. м добавились еще два таких же площадью по 675 кв. м. Теперь под крышу этого хозяйства могли поместиться до 7 тыс. т, чего, впрочем, было недостаточно. Угольная площадка вмещала до 70 тыс. т топлива [4, л. 102—108].

К 1 мая 1946 г. после приема людей из ликвидированного Камчатморстроя численность работников порта достигла 913 чел., из которых 780 относились к «спецконтингенту». ИТК № 7 должна была выделять ежедневно 200 чел., фактически же их число не превышало 30—40.

«Наш рабочий коллектив, в частности грузчики, на погрузо-разгрузочных работах за 1946 год выполнили в среднем технические нормы на 126,2 %, причем не было ни одной бригады грузчиков, не выполняющих своих технических норм. Самая отстающая бригада грузчиков — тов. Козлова — имеет в среднем выполнение на 110,2 %. Лучшие показатели... имеют бригады Возженкова — 135,3 %, Ермакова — 135,3 %...» [3, л. 16].

За 1946 г. портовики получили 1 141 поощрение. За год они совершили 149 проступков. За наиболее тяжкие из них под суд военного трибунала попали 25 чел. (за самовольные отлучки и прогулы — 15, за дезертирство — 2, за аварии — 1, за прочие должностные преступления — 7). Так, за прогулы осудили транспортерщика, грузчика и приемосдатчика, за хищения — шофера, укравшего 11 пар сапог, двух грузчиков и охранника, похитивших 17 пачек махорки, 9 кг сахара, 2 кг печенья и консервы. «Приведенные факты говорят, что находятся лица, посягающие на социалистическую собственность, забывают о своем долге советского гражданина на производстве, за что и понесли заслуженное наказание. Не надо забывать, что эта часть не отражает лица всего коллектива, наоборот — абсолютное большинство является добросовестным и честным» [3, л. 18].

В качестве меры воздействия на нерадивых работников по-прежнему практиковалось лишение «импортного питания», то есть дополнительного сухого пайка. Подобным образом наказали работника хозчасти, не обеспечившего нормального отопления здания управления [1а, л. 4, 51].

В то время использовался и такой непривычный современному читателю способ наказаний, как отправка провинившихся на гауптвахту. Однажды при ночном обследовании гаража было обнаружено, что «дежурный диспетчер... на работе отсутствовал и впоследствии был застигнут в котельной гаража спящим». Распоряжением заместителя начальника порта «за указанное выше преступление» диспетчер подвергался «строгому наказанию: аресту на трое суток без исполнения обязанностей с содержанием на гауптвахте. Начальнику АХО порта тов. Макарову оформить записку об аресте и направление на гауптвахту...» [5, л. 53].

Весной 1946 г. 322 портовика получили первую 10-процентную надбавку за выслугу лет на Крайнем Севере. Их выплата после войны была восстановлена указом Президиума Верховного Совета СССР.

В начале 1947 г. основное и подсобное хозяйства порта включали: первый и второй грузовые районы, складскую группу, транспортно-экспедиционную контору, коммерческий отдел, охрану, автобазу, механическую мастерскую, плавсредства, ремонтно-строительный участок, отдел снабжения, временный морвокзал, здание управления на ул. Советской, 2а, жилищно-коммунальный отдел. Первый грузовой район имел территорию 5,5 га, на которой располагались девять металлических складов, пять порталных кранов, стационарный кран «Деррик», «катучий» кран и мелкая механизация. Второй район с территорией 2,5 га включал угольный склад, два порталных крана грузоподъемностью по 25 т, гусеничные краны с грейферами и транспортеры. Все это оборудование могло обеспечить пропускную способность, значительно превышавшую реально существовавшую.

В руководящем составе предприятия произошли изменения. 12 июля 1947 г. начальник порта А. И. Асеев издал приказ № 13: «Сего числа обязанности начальника морпорта сдал т. Хачияну Борису Сергеевичу. Основание: приказ министра Морского флота т. Ширшова № 693Л от 19/ХІІ-46 г. и телеграфное распоряжение заместителя министра Морского флота т. Коротеева от 3 июля 1947 года». А. И. Асеев откомандировывался в распоряжение одного из управлений Министерства внешней торговли СССР [6, л. 17, 18].

Первым же распоряжением Б. С. Хачияна стало назначение на прежнюю должность главного инженера А. Н. Филина. Последний еще 21 октября 1945 г. был понижен до старшего инженера «за систематическое пьянство со своими подчиненными». Из этого понижения и предупреждения военного трибунала Тихоокеанского бассейна Филин «не извлек урока, явив-

шись 31 декабря 1945 г. и 20-го января 1946 г. на работу в пьяном виде». Провинившемуся 3 января 1946 г. был объявлен выговор, к тому же он получил предупреждение о том, что в случае повторения подобных нарушений дисциплины будет отдан под суд военного трибунала [1а, л. 1, 19].

А в сентябре руководить предприятием стал Исаак Осипович Улицкий. Первый подписанный им приказ № 21 от 12 сентября 1947 г. вводил ежедневные диспетчерские совещания с 12 часов под руководством и в кабинете начальника порта [6, л. 25].

В начале осени 1947 г. из девяти порталных кранов в рабочем состоянии находились только четыре, остальные требовали ремонта. Из девяти передвижных кранов исправными были лишь шесть, а вместо семи ленточных транспортеров во втором районе работали три [6, л. 27]. На оставшихся в действии механизмах крановщики добивались результатов, значительно превышавших существовавшие нормы выработки. «Крановщик второго района крана “Спидер № 24” тов. Бесчестный М. С. 8 сентября 1947 года в первую смену при обслуживании бригады ИТК и Светлакова переработал 343 тонны угля, выполнив сменное задание на 146 %, а во вторую смену при обслуживании бригад Матюнина, Ермакова и Федорова переработал 481 тонну угля, выполнив сменное задание на 160 %. За четкую и бесперебойную работу крана по обслуживанию бригад грузчиков на разгрузке парохода “Тимирязев” приказываю... выдать денежную премию в сумме триста рублей» [6, л. 27].

В конце 1947 г. при управлении порта был создан отдел капитана порта. 22 декабря Улицкий распорядился «сдать заказ на изготовление для указанного отдела одной круглой печати». Исполнять обязанности капитана порта стал Константин Федорович Бородин [6, л. 85]. В 1948 г. его сменил капитан порта Павлов.

Жилищно-коммунальный отдел постепенно расселял людей из общежитий, вводя в строй жилье в поселке порта на Красной сопке. Под занавес года, 23 декабря 1947 г., заработала комиссия по приемке вновь выстроенных четырехквартирных домов № 1, 2, 4 и 6. Вскоре несколько семей портюков отпраздновали не только Новый год, но и новоселье [6, л. 84].

Вышестоящая инстанция — Главдальфлот — признала работу порта в 1947 г. совершенно неудовлетворительной. Намеченный план грузообработки в 280 000 т был выполнен лишь на 70,8 %, задание по капитальному строительству — всего на 68,6 % [5, л. 48].

Весной 1948 г. партийно-политическую работу и хозяйственную деятельность предприятия проверял обком ВКП(б). «Проверка показала, что основные причины плохой работы морского порта на протяжении трех послевоенных лет заключаются в том, что бывшее руководство... и настоящее... не занимались и не занимаются по-настоящему производственной

деятельностью, оторвались от масс, с людьми не работают, авторитетом у народа не пользуются».

Обстановка на предприятии была явно нездоровой: между руководителями и рядовыми тружениками возникло отчуждение и непонимание. На собраниях простые работники открыто говорили о том, что «начальник морпорта Улицкий авторитетом среди рабочих порта не пользуется». Это же утверждение распространялось на многих руководителей, но не на всех. Так, труженики хорошо отзывались о заместителе начальника порта Пенязь.

В свою очередь «руководители морского порта часто объясняют свои недостатки и плохую работу неудачным подбором рабочей силы, то есть говорят, что такие люди, которые якобы недобросовестно относятся к труду и производству. Такие рассуждения совершенно ошибочны. Коллектив рабочих морского порта здоровый и работоспособный, вся беда в том, что с коллективом почти не работают ни хозяйственные руководители, ни партийная организация. Руководители оторвались от масс, предоставив их самим себе. Поэтому не исключена возможность, что отдельные рабочие могут проявлять нездоровые настроения и плохо работать на производстве...» [7, л. 45—47].

О ненормальности отношений между руководством и рядовыми работниками говорит пример экипажа буксира «Иван Сусанин». Он находился в совершенно неудовлетворительных бытовых условиях. «Были случаи, когда в течение 6—7 дней команда находилась без хлеба... Постельное белье не стирается и не меняется более двух недель. Кухня в антисанитарном состоянии, у кока-повара халат замызганный, покрытый грязью, что нормальному человеку тошно и противно смотреть».

Команда буксира на собраниях дважды безрезультатно обращалась к начальнику порта и секретарю парторганизации с просьбой встретиться с ней, она «требовала решительного улучшения условий труда, быта, питания, наведения порядка на судне, команда требовала работы и правильного использования мощного и ценного механизма парохода...». Моряки вынесли резолюцию: «Требуем немедленно явиться на судно!» и отправили с ней своего делегата к парторгу. Тот ответил, что «это политическое дело, за это вы будете отвечать». Ни один из руководителей на буксир так и не пришел. Из-за подобного отношения к людям экипаж буксира в течение двух лет не удавалось полностью укомплектовать: из 34 чел. по штату он насчитывал только 22 [7, л. 51—52].

Естественно, что такое положение не могло не сказаться на результатах труда и дисциплине. По мнению заведующего промышленным отделом обкома, мерой по выправлению положения могло стать усиление партийно-политической работы. Для этого в порту необходимо было ввести должность освобожденного секретаря парторганизации «за счет должности, на

которую содержится секретарь парторганизации в рыбном порту, учитывая, что морской порт является сейчас более важным узлом грузооборота, чем рыбный порт...». Затем следовало «добиться перед Дальневосточным Главком замены целого ряда руководителей в морском порту, именно в текущем году. В первую очередь Филина — главный инженер, Полуэктова — начальник механизации, Телятникова — начальник первого района, Шильдяева — начальник стройконторы и других неработоспособных руководителей...» [7, л. 48—49].

Очевидно, с учетом высказанных замечаний, в середине 1948 г. началась реорганизация подразделений порта, затронувшая грузовые районы и механические мастерские. Первым районом руководил И. Г. Телятников, вторым В. П. Ребров. К маю 1948 г. стало ясно, что при сравнительно небольшом объеме грузооборота принятое деление не способствует повышению производительности труда и экономии стояночного времени судов. Поэтому с 15 мая 1948 г. оба района объединялись в один. «Исполняющим обязанности начальника погрузо-разгрузочного района порта назначить тов. Телятникова Ивана Григорьевича. Заместителем начальника района по эксплуатации — тов. Реброва Василия Прохоровича». Вскоре руководство районом перешло к Реброву [5, л. 83].

Тогда же, 15 мая 1948 г., выполняя приказ министра морского флота «Об улучшении руководства дальневосточными промышленными предприятиями ММФ», механические мастерские порта переименовывались в судоремонтные мастерские № 4 и непосредственно подчинялись главному инженеру. Руководил мастерскими Губанов [5, л. 89]. Для улучшения грузовых работ укомплектовали и перевели на круглосуточную работу диспетчерскую и механизировали причал № 7 на м. Сигнальном, на котором установили два порталных крана «Америкен Хойст», что позволило высвободить много грузчиков. В районе Сероглазки собрали водонасосную станцию, выдававшую на суда в 1948 г. 15 723, а только за январь 1949 г. — 11 500 т воды. Это позволило несколько разгрузить действовавший на пределе портовый водопровод [8, л. 15].

Одновременно стали разрабатывать и внедрять мероприятия по сплочению коллектива и активизации его здоровых сил. 10 июля 1948 г. под председательством главного инженера был создан совет по изобретательству, техническому усовершенствованию и рационализации. А 25 октября 1948 г. для обобщения и распространения опыта, накопленного передовиками, возник стахановский совет, состоявший из лучших производственников, рационализаторов и инженерно-технических работников [5, л. 112, 158].

Портовое хозяйство в 1948 г. включало металлические причалы № 4 и 5 для переработки генгрузов (общая длина 300 метров), пассажирский № 6 (80 м), металлический угольный № 7 и деревянный угольный № 8. Порт

имел плавкран, ледокольный буксир, два катера с мощностью до 50 л. с. и две самоходные баржи, достраивавшуюся электростанцию мощностью 600 кВт с двумя паровыми 500-киловаттными турбинами, автотранспорт из 57 «Студебеккеров», 10 тракторов, из которых, впрочем, на ходу были лишь три, и шесть автоприцепов.

На территории причала № 6 действовал «морской вокзал», приспособленный в 1947 г. из металлического склада. Он совершенно не отвечал имевшемуся пассажиропотоку. «Все пассажиры, куда бы они не следовали, то есть с побережья, во Владивосток и обратно, следуют через Петропавловский порт, и отсутствие гостиницы и помещений в городе вынуждает принимать их на Морском вокзале, где возможно поместить не более 200 человек, а бывают случаи, когда одновременно бывает более 2 000 человек пассажиров, из которых 300—400 человек ютятся в вокзале и около него. Поэтому для создания нормальных санитарных условий и организации питания пассажиров и хранения ручной клади (камера хранения) необходимо построить взамен временного — капитальный двухэтажный морской вокзал» [9, л. 113—114, 233].

Даже в теплые дни подойти к зданию вокзала, не запачкав ног, было непросто: дорогу к нему преграждала воистину «миргородская» лужа. 20 сентября 1948 г. комиссия, работавшая по заданию начальника Петропавловского гарнизона генерал-лейтенанта А. Р. Гнечко, составила следующий акт. «Морвокзал государственной комиссией к эксплуатации не принят, хотя работает уже около года. Строительство и оборудование здания не закончены, отопительная система не работает, водопровод и канализация требуют ремонта. Кубовая для изготовления кипятка для пассажиров отсутствует. Медицинский пункт не развернут. Санузел (уборные, мусорные и помойные ямы) примитивен и не соответствует минимальным санитарным требованиям.

Помещение вокзала превращено в ночлежку, пассажиры живут в нем по несколько недель, а зимой по несколько месяцев, причем скученно и грязно. В пределах возможного помещения убираются регулярно, но благодаря наличию жильцов никогда не бывают чистыми. В силу этого в помещении развелись клопы, крысы. Среди детей есть больные корью, женщины с детьми располагаются на голом полу, из-за недостатка мест в вокзале (рассчитан на 100—150 человек) большая часть ожидающих отъезда ютятся вокруг вокзала в валяющихся котлах, трубах, под брезентами, накрывающие цементные буты, и просто на улице под открытым небом...» [7, л. 66].

Мучения пассажиров, коротавших время в ожидании судна, с его приходом не заканчивались. Нередко беспорядок наблюдался и при посадке. Вот свидетельство очевидца одной из них: «Пассажиры... лавиной двинулись к трапу. Перемешались женщины, дети, багаж. У трапа дикая давка...

Вещи пассажиры передавали на пароход концами, по швартовам поднимались “любители острых ощущений”. Сотни справедливых нареканий высказывал народ, видящий эти вопиющие безобразия, отдельные граждане истерически проявляли весьма нездоровые настроения...» [7, л. 58].

За 1948 г. порт обработал 267 928 при плане 330 000 т, портовики справились с заданием на 81,2 %, при этом они обработали 216 судов, приходивших с нарушением графика. Себестоимость обработки тонны груза составила 37,14 руб. [8, л. 14; 9, л. 11—12].

Так как фактический грузооборот порта, резко снизившийся после завершения войны, существенно уступал его возможностям, в 1948 г. вновь возникла идея объединения его с портом ГКРП, который, по словам руководства торгового порта, «не имеет своего постоянного грузооборота и подменяет функции морского порта. Кроме того, содержание параллельного управленческого и обслуживающего персонала (около 200 человек) обходится государству до трех миллионов рублей в год, которые с пользой можно было бы использовать на нужды жилищного строительства Камчатки и выполнение других задач, предусмотренных планом послевоенной пятилетки».

Еще одним поводом для слияния называлось наличие в рыбном порту малой механизации (транспортеров, штабелеукладчиков) и портового флота, которых не доставало морскому порту при наличии у него тяжелой механизации и собственного энергохозяйства. Слияние обещало «оперативную маневренность». И, наконец, неравномерный подход судов не позволял рационально задействовать имевшиеся на обоих предприятиях рабочие руки. Пока судно обрабатывалось в рыбном порту, простаивавших грузчиков морского занимали на подсобных работах и наоборот.

Как мы знаем, вопрос объединения поднимался руководством порта АКО еще в 1944—1945 гг., в том числе и во время пребывания в сентябре 1945 г. в Петропавловске А. И. Микояна. Но последний оставил тогда его открытым «с целью предоставления обоим портам возможности завершить намеченное строительство, и в первую очередь, — жилищное». Теперь же, по мнению руководителей торгового порта, «есть все основания вернуться к окончательному решению этого вопроса и к предоставлению морскому порту ММФ полной оперативной маневренности всеми средствами портов для улучшения портового хозяйства и грузопереработки, для удовлетворения нужд народного хозяйства Камчатки» [9, л. 116—119]. Но и это предложение не осуществилось: оба порта продолжали действовать параллельно и далее.

В 1949 г. в связи с организацией Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства (КЧГМП) и необходимостью создания в Петропавловске его базы было решено возродить на Камчатке специализированное гидростроительное предприятие. Особым постановлени-

ем Совета Министров СССР от 31 октября 1949 г. № 4945-1896с был организован строительный трест № 6 Главморстоя ММФ СССР, на который возлагалось окончание строительства порта. Его начальником назначили А. Н. Виноградова, приобретшего здесь в течение 1943—1945 гг. уникальный опыт форсированного возведения сложных гидротехнических сооружений в условиях крайне ограниченных ресурсов. Фактически же трест начал работать лишь после выхода второго постановления Совета Министров СССР от 29 июля 1950 г., в котором конкретно определялись стоящие перед ним задачи. Только после этого началась массовая отправка рабочей силы, материалов и оборудования, которые стали поступать в Петропавловск лишь в конце 1950, а также в январе и феврале 1951 гг. [9а, л. 107; 9б, л. 98].

Параллельно в самом порту продолжал действовать стройучасток. Его силами на м. Сигнальном построили паротурбинную электростанцию. 1 сентября 1949 г. началось опробование ее первого агрегата мощностью 500 кВт. Для снабжения потребителей на Кошке от электростанции еще в 1948 г. проложили подземный и подводный кабель. В конце декабря 1949 г. электростанцию приняли в эксплуатацию. До начала ее работы краны снабжала энергией арендованная станция мощностью 275 кВт. Вечером 5 февраля 1950 г. подводный кабель замкнуло, и он вышел из строя [10, л. 115, 195; 11, л. 35].

В сентябре 1949 г. порт временно передал ГКРП часть своей территории в районе Кошки для организации на ней рыбоперерабатывающей базы. Этот участок порт приспособил для хранения соли еще в 1948 г. Установленный здесь порталый кран «Вашингтон» за 1948—1949 гг. переработал ее свыше 45 000 т. Инициатива начальника торгового порта И. О. Улицкого поддержки в ММФ СССР не нашла: министр категорически запретил предоставлять территорию торгового порта для нужд ГКРП и объявил Улицкому выговор [11а, л. 110—111].

5 октября 1949 г. порт получил от совсем недавно созданного КЧГМП буксирный катер мощностью 350 л. с., 40-тонную баржу и 100-тонный плашкоут. Эти приобретения оказались существенным подспорьем подсобному флоту, в состав которого, например, входила самоходная баржа «Боевая». Ею командовал герой Курильской операции старшина В. И. Сигов. 28 июня 1949 г. «Боевую» откомандировали для работ на месте аварии парохода «Челябинск». Пополнение позволило довести численность судов порта до десяти служебно-вспомогательных и шести самоходных [10, л. 86, л. 116; 12, л. 8].

12 ноября 1949 г. начальником порта стал капитан морского флота 3-го ранга Федор Александрович Белонович. «Сего числа приступил к исполнению обязанностей начальника Петропавловского-на-Камчатке морско-

го торгового порта ММФ». В это время главным инженером порта был В. М. Шильдяев, капитаном — П. П. Кириченко [10, л. 147].

20 декабря 1949 г. Белонович издал праздничный приказ № 112: «В день семидесятилетия Иосифа Виссарионовича Сталина приказываю: всем кораблям, стоящим в Петропавловском-на-Камчатке торговом порту ММФ, 21 декабря 1949 года в 08.00 часов с поднятием кормового флага поднять флаги расцвечивания и держать до наступления темноты... Капитану порта т. Кириченко настоящий приказ объявить под роспись 21 декабря 1949 г. всем капитанам судов...» [10, л. 186].

Характеристика хозяйства порта в 1950 г. содержится в докладе Ф. А. Белоновича Министерству государственного контроля СССР, датированном 4 ноября 1950 г. По его словам, до сих пор шпунтовые причалы не имели причального и шапочног брусев, территория не была благоустроена, отсутствовали ливнестоки. «Складские помещения не отстроены, а наличные настолько мизерные, что совершенно не соответствуют пропускной способности причалов; порталные краны смонтированы на временных подкрановых путях... На начало 1950 г. было всего восемь грузовых складов по 675 кв. м (полезная площадь 512 кв. м), а с августа осталось лишь пять складов, в то время, как грузопоток ежемесячно составлял от 30 до 90 тыс. т» [13, л. 114].

Складское хозяйство уменьшилось по следующей причине. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР за № 4945-1896с от 31 октября 1949 г., в 1950 г. намечалось строительство складов общей площадью 3 000 кв. м, новых мастерских, 4 000 кв. м жилплощади, больницы-стационара на 20 коек и монтаж двух порталных кранов. Только что организованный трест № 6 Главморстроя в 1950 г. смог лишь развернуть свою базу и построить два барака, в которых разместил своих рабочих. За год он больше ничего не сдал, а строительство мастерских и больницы и не начинал. «По темпам производства строительных работ Стройтрестом № 6 окончание строительства и благоустройство порта может растянуться на 6—7 лет, что ни в коей мере не может обеспечить нормальную работу порта по обработке транспортных и пассажирских судов и удовлетворения жилищно-бытовых нужд рабочих, служащих порта и пассажиров» [14, л. 63].

В середине 1950 г. на территории причала № 5 намечалась постройка большого склада. Для этого разобрали три из восьми металлических хранилищ, а освободившуюся территорию передали тресту, который ничего на ней не построил [15, л. 25]. В результате складская база перестала соответствовать причальному фронту и оказалась недостаточна для обработки более одного парохода с генгрузом в месяц.

Причал № 7 на м. Сигнальном имел недостаточную длину для приема четырех- и пятитрюмных судов, поэтому их носовые и кормовые трюмы

оставались «на весу» и не могли обрабатываться вместе с центральными, что увеличивало простои при выгрузке угля [15, л. 31].

В 1950 г. электрохозяйство порта включало три электростанции общей мощностью 1 025 кВт: паротурбинную с одним генератором на 500 кВт, дизельную «Интерпрайс» (250 кВт) и арендуемую «Атлас» (275 кВт). Второй паротурбинный агрегат был опробован 29 апреля 1950 г., но не мог быть запущен из-за отсутствия оборудования. Располагаемая мощность электростанций была недостаточна. Имелась и еще одна импортная вагон-электростанция на 600 кВт, полученная еще в 1943 г., но она бездействовала, так как у ее двигателя в 1948 г. лопнул коленчатый вал, восстановить который не имелось возможности. Генератор этого агрегата переставили на станцию «Интерпрайс», но он не развивал полной мощности, так как вращался двигателем в 400 л. с. [13, л. 59].

В то время Петропавловск не имел единой энергетической системы. Каждое предприятие располагало одной или несколькими собственными небольшими электростанциями. Население города получало энергию, нередко с большими перебоями, от маломощной городской станции. Только во второй половине 1960-х гг., когда заработала ТЭЦ-1, в Петропавловске было налажено централизованное энергоснабжение.

План переработки грузов на 1950 г., составлявший 500 000 т и существенно превосходивший прошлогодний (300 000 т), был выполнен на 88,7 %: фактически через порт прошли 443 535 т и 210 судов [15, л. 25, 30].

8 июня 1950 г. был освобожден от должности как «не обеспечивающий руководство районом» начальник грузового района В. П. Ребров. Его заменил капитан морского флота 3-го ранга Петр Васильевич Кузьмин, до этого трудившийся главным диспетчером [11, л. 133].

Следующий 1951 г. стал знаменательным: во-первых, грузооборот порта перевалил за отметку полмиллиона тонн, а во-вторых — предприятие впервые выполнило установленное ему плановое задание, переработав 565 505 т (113,1 %). Его посетили 268 судов вместимостью 559 678 рег. т, они перевезли 52 585 пассажиров и 355 603 т грузов [12, л. 1, 66].

В 1952 г. техническая база порта заметно обновилась. Только за первые полгода он получил 30 отечественных автомашин, что позволило списать 19 отслуживших свой срок «Студебеккеров» военной поставки. Пришли два автопогрузчика и два автокрана, один порталый кран, пять буксиров по 150 л. с., один с машиной в 350 л. с., 11 плашкоутов по 100 т. В большом складе генгрузов запустили пластинчатый конвейер длиной 300 м. В свою очередь порт передал Сахалинскому пароходству буксир «Иван Сусанин».

Весной 1952 г. начальником порта стал инженер-капитан морского флота 2-го ранга А. Г. Мирзабейли. Этот человек, ставший своеобразной легендой, внес значительный вклад в развитие предприятия, которое он воз-

главлял десять лет, и воспитал много классных специалистов. О нем следует сказать подробнее. Алибала Гусейн Мирзабейли родился в 1912 г. Закончил Бакинский индустриальный техникум и МВТУ им. Баумана. Работал конструктором в Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского. В 1943 г. был командирован в Иран, г. Бедешах, где два года трудился начальником отдела механизации порта. Затем его перевели в Бакинский порт. За Великую Отечественную войну он получил медали «За боевые заслуги» и «За оборону Кавказа», позже был награжден знаком «Почетный работник морского флота». Умер осенью 1979 г. на 68-м году жизни.

Грузооборот порта в 1952 г. достиг 586,8 тыс. т. Главное место в нем занимали топливные (40 %), продовольственные (12 %) и лесные (9 %) грузы, соль (10 %), металлы и оборудование (8 %). Грузооборот отличался резким преобладанием ввоза над вывозом (в 2,5—2,8 раза). Его основу составляли малокаботажные перевозки, на долю которых приходилось свыше 90 % [16, л. 77].

В третьем квартале 1952 г. Главдальфлот утвердил порту норму единовременной обработки трех судов: одного с углем, двух — с генгрузами. При этом пассажирские суда обслуживались вне этой нормы [12, л. 218].

Лучшими работниками в 1952 г. стали бригадиры грузчиков Кононенко и Картель, крановщик Агарев, шофер Кириллов, машинист турбоэлектростанции Мельников, слесарь авторемонтных мастерских Мамин.

В порядке оргнабора летом 1952 г. приняли 109 грузчиков [12, л. 119], после чего численность портовиков достигла 1 069 чел. Жилья для них по-прежнему не хватало: не имели своего угла 72 семьи и 115 «одиночек». Последние размещались в клубе порта и на аварийном пароходе «Валерий Чкалов». Это судно из серии «Либерти» было построено в конце 1943 г. в Портланде. В 1951 г. на западной Камчатке оно попало в сильный шторм и разломилось на две части. Корму прибуксировали в Петропавловск. Так же, как и носовую часть некогда побывавшего в аналогичной ситуации однотипного «Херсона», ее использовали в качестве общежития. Впоследствии на Петропавловской судовой корму «Чкалова» соединили с носовой частью «Херсона», после чего судно обрело вторую жизнь.

На 15 августа 1952 г. порт располагал 7 905 кв. м жилплощади, часть которой приходилась на непригодные помещения. В то же время для его работников по существовавшим нормам требовались 22 023 кв. м. Из-за острой нехватки жилья порт был вынужден сооружать палатки. Это временное жилье не обеспечивало элементарных санитарных условий размещенным в них. Жить здесь зимой было невозможно. «Порт, не будучи в состоянии предоставить рабочим постоянной жилплощади, с наступлением холодов будет вынужден увольнять рабочих, проживающих в этих временных палатках за невозможностью предоставить постоянной жилплощади» [17, л. 9—10].

Движение рабочей силы (в том числе грузчиков) в 1946—1952 гг. на начало года показано в табл. 8.1.

Таблица 8.1			
Год	Численность	Год	Численность
1946	585 (144)	1950	872
1947	790 (158)	1951	1 014
1948	686 (106)	1952	1 069
1949	нет данных		

В соответствии с правительственным постановлением об окончании строительства порта, ММФ предусматривало завершить его в 1952 г. Для этого следовало построить 15 000 кв. м складского хозяйства, 15 000 кв. м жилья, морской вокзал, причалы и прочее. Фактически же было сдано 5 700 кв. м складов и 4 100 кв. м жилья. Предусмотренный послевоенным пятилетним планом клуб моряков стоимостью 2 млн руб. в титульных списках не фигурировал и к его строительству не приступали [12, л. 122].

«Порт находится в недостроенном виде, окончание строительства, возложенное на подрядчика — Стройтрест № 6, выполняется крайне медленно, из-за чего порт и его территория находятся в неблагоустроенном виде: отсутствуют ливнестоки, дороги, подкрановые пути, нет верхнего покрытия, а причалы не имеют отбойных рам и шапочногo бруса. Не построены служебные помещения: мастерские, разнарядка...» [12, л. 119]. Ввод в строй большого склада увеличил закрытую площадь хранения до 9 410 кв. м.

5 ноября 1952 г. в четыре часа утра Северные Курилы и южную часть Камчатки постигло стихийное бедствие: в результате землетрясения образовалась огромная волна, обрушившаяся на прибрежные поселки и рыбные базы. Полностью был уничтожен город Северо-Курильск, в котором погибли сотни людей. Камчатка пострадала значительно меньше: в общей сложности стихия унесла здесь жизнь 141 чел.

Петропавловск разбудили сильные подземные толчки. Приборы на городской сейсмической станции, рассчитанные на запись землетрясения до 7—8 баллов, зашкалили. Непрерывное сотрясение почвы продолжалось более пяти минут и вызвало большую тревогу среди горожан. Полураздетые люди с детьми на руках покинули жилье, затем, немного успокоившись, вернулись в дома, оделись и вновь вышли на улицу, оставаясь там до наступления рассвета.

После первого же толчка в городе погас свет, так как двигатели на электростанциях остановили для предотвращения аварий. После прекращения сильных толчков их вновь запустили, и теперь свет подавался бесперебойно. В городе пострадали почти все здания: на стенах и потолках появились трещины шириной до двух сантиметров, частично отвалилась штукатурка, открылись двери и форточки, сместились и остановились настенные часы,

частично разрушились печи, с крыш попадали печные трубы, во многих домах вылетели стекла.

Пострадали и портовые сооружения: были повреждены причалы, через которые в первые минуты землетрясения перехлестывала вода. В некоторых местах у них появились выпучины, в других — трещины шириной до 8 см. Подъем моря сорвал стоявшие у берега плавсредства, разрушил отдельные штабели грузов [18, л. 1—2].

13 ноября 1952 г. А. Г. Мизабейли докладывал обкому ВКП(б) о характере полученных повреждений: «Во всех квартирах жилого фонда в объеме 9 000 кв. метров нарушена штукатурка стен, часть которой совершенно отпала... На территории морпорта обнаружено значительное повреждение водопровода... Волною выброшено на берег две несамоходных плавединицы и моторный катер... Весьма серьезное явление обнаружено 12/XI-52 г.: разрыв подземной сети на грани анкерной стяжки металлического шпунта, что явно показывает о возможном нарушении анкерных тяг. Образовавшиеся в грунте вертикальные трещины... подтверждают это предположение...»

На причалах № 2, 3 и 4 сместилась причальная линия. Все повреждения оценивались в 560 тыс. руб. Затонула баржа стройтреста № 6, его потери составили 217,7 тыс. руб. К счастью, обошлось без жертв [18, л. 19, 58, 184]. Полученные повреждения не сказались на работоспособности предприятия и к концу года были устранены, не нарушив процесс обработки судов.

Начало работы в 1949 г. КЧГМП ознаменовалось тем, что порт стал базой для его судов, количество которых росло год от года. Одновременно увеличивался и грузооборот, который в 1953 г. составил 839 500 т. Через морской вокзал за год прошли 103 800 пассажиров. Людей приходилось обслуживать и на грузовых причалах, для чего на время их посадки или высадки прекращалась обработка судов [19, л. 11].

Все это требовало дальнейшего совершенствования структуры предприятия. С этой целью его вновь разделили на два грузовых района: первым руководил Н. К. Жихарев, вторым — В. Н. Скоробогатов. С 1 июля 1953 г. для повышения ответственности за своевременную обработку судов и улучшения организации труда причалы первого района поделили на две группы. В первую вошли причалы № 2, 3 и 4 и склады № 1, 2, 3, 4 и 9, во вторую — причалы № 5 и 6 со складами № 5, 6, 7 и 8, а также морвокзал. Начала действовать особая «Инструкция о начальнике причалов» [20, л. 90, 124].

25 июня 1953 г. вышел приказ № 196-ПР «Об объединении морских и речных пароходств, предприятий и организаций Министерства морского и речного флота», по которому Петропавловский-на-Камчатке морской порт подчинился КЧГМП как самостоятельное хозяйственное предприятие. Соответствующий приказ по КЧГМП № 227 увидел свет 31 июля 1953 г. [20, л. 161].

В 1953 г. началась скоростная обработка судов. Ее план утвердили в объеме 90 000 т, фактическое же выполнение составило 98 200 т. Этот вид обработки пока практиковался только на угольном причале [19, л. 8].

Одновременно совершенствовался крановый парк. В 1953 г. пришли два новых порталных крана «Ганц» венгерской постройки. 22 июля 1953 г. их приняли в эксплуатацию от монтажной группы, приехавшей из тогда еще советской Риги [20, л. 122]. Рижане помогли портовикам восстановить стрелу порталного крана «Ансальдо», деформировавшуюся 2 августа 1953 г. при подъеме для монтажа. Они же переместили кран на тыловую линию подкрановых путей причала № 4. Работая в трудных условиях, монтажники завершили сборку стрелы и передвижение крана 25 августа 1953 г. [20, л. 151, 179].

Для того чтобы продлить сроки эксплуатации, в 1953 г. был модернизирован один из гусеничных кранов марки “Спидер”, подававший уголь на автомашины. Портовские умельцы заменили на нем двигатель внутреннего сгорания электромотором. Правда, при отсутствии электроколонок для питания он получил слишком ограниченный радиус действия. У остальных импортных механизмов предполагали заменить двигатели отечественными и снабдить их новыми крышками от машин ЗИС-150. После этого старая техника могла прослужить еще несколько лет.

В конце 1953 г. стройтрест № 6 завершил прокладку тыловых подкрановых путей на причале № 4. На остальных причалах они имели осадку и прогибы, зимой покрывались льдом, из-за чего порталные краны не везде могли свободно передвигаться [19, л. 7]. Трест также сдал восьмиквартирный дом и общежитие площадью 678 кв. м. За это же время стройучасток порта завершил общежитие на 100 чел. и двадцатиквартирный засыпной дом, введя в строй 529 кв. м жилья. Этого по-прежнему было недостаточно.

Портовская мастерская в течение первого полугодия 1953 г. располагалась в ветхом помещении временного типа, построенном в 1942 г. Работать здесь было невозможно и опасно. С середины 1953 г. ее перевели в половину склада на причале № 4, но в этом помещении не успели завершить отопление, поэтому в нем было очень холодно [19, л. 10].

Недостаточная мощность энергетического хозяйства порта особенно сказывалась в холодное время года. С наступлением осенне-зимнего сезона возникала необходимость усиления режима экономии электроэнергии. Показательно распоряжение, вышедшее 20 октября 1953 г.: «Категорически запретить всем потребителям пользоваться электронагревательными приборами, пользование электролампами свыше: в комнатах — 60 Вт, кухнях — 40 Вт, коридорах — 25 Вт, служебных помещениях — 100 Вт...» [20, л. 217].

23 октября 1953 г. коллектив портовиков готовился к первому в истории порта юбилею: десятилетию с момента организации предприятия. В этот

день начала работать комиссия по подготовке торжественного заседания под председательством П. В. Кузьмина. Само заседание прошло в областном драматическом театре 27 октября [20, л. 234].

В январе 1954 г. началась эксплуатация портального крана «Ансальдо» и двух автокранов АК-ЭК-52 [19, л. 6].

В 1954 г. Союзморпроект ММФ разработал проект, и в этом же году начались работы по образованию дополнительной портовой территории, завершившиеся в 1957 г. [21, л. 39].

К концу 1954 г. в порту работали 1 565 чел., из них 178 руководящего и инженерно-технического персонала. В числе последних имелись 30 дипломированных инженеров и 32 техника. Текучесть кадров была высока: за 1954 г. уволили 540, а приняли 715 чел. Одной из основных причин этого оставалась нехватка жилья: в 1954 г. его ввели всего 2 235 кв. м [22, л. 6, 29].

Большую шефскую помощь портовики в 1954 г. оказали колхозу «Красная звезда» Елизовского района. Здесь они участвовали в уборке урожая. На копке картофеля хорошо трудились Мычко, Рядько, Стадников, работницы Казанцева, Мыкина, Кракова, Шапкина.

Данные о переработке грузов за 1950—1954 гг. приведены в табл. 8.2, тыс. т [23, л. 97].

Таблица 8.2

Год	План	Факт	%	Обработано судов
1950	500,0	443,5	88,7	210
1951	500,0	565,5	113,1	268
1952	600,0	586,8	97,8	352
1953	700,0	839,5	119,9	521
1954	900,0	903,7	100,4	578

В середине 1955 г. порт вошел в состав Дальневосточного объединенного пароходства. 31 мая в Петропавловске был подписан акт его передачи. «Мы, нижеподписавшиеся: начальник Камчатско-Чукотского пароходства Козырев К. А. и заместитель начальника Дальневосточного объединенного пароходства Пышкин Л. Н., на основании приказа начальника Дальневосточного объединенного пароходства № 378 от 2 марта 1955 г. произвели оформление передачи Петропавловского-на-Камчатке морского порта в подчинение Дальневосточного объединенного пароходства...» [22, л. 3].

На момент передачи причальный фронт образовывали шпунтовые причалы № 3, 4, 5 длиной по 150 м с проектной глубиной 9,2 м и железобетонным оголовником. Свайный деревянный причал № 6 длиной 80 м с глубиной 7,5 м построили в 1944 г. для приема тяжеловесных грузов (танков, паровозов, громоздкого оборудования). После войны он использовался как пассажирский. Его деревянная набережная шириной 8,5 м была оторочена по кордону и сбоку шпунтовым рядом со слабой анкеровкой, заведен-

ной за деревянный свайный ряд, одновременно являвшийся задним шпунтом свайной конструкции. Это сооружение намечалось к разборке, а на его месте должны были строиться новые причалы № 6 и 6а.

Шпунтовый причал № 7 длиной 76 м с глубиной 9,2 м, построенный в 1945 г., с обеих сторон имел закрывки длиной 20 м, позволившие выдвинуть его в сторону моря. Его в конце 1954 г. накрыли оголовником. Шпунтовая стенка имела щель, закрытую забитой дублирующей шпунтиной. Общее состояние причала признавалось удовлетворительным.

Склады № 1—4 и 7 имели площадь по 675 кв. м, № 5 и 6 — по 2 835 кв. м, № 10 и 11 — по 1 400 кв. м. Был и еще один склад площадью 675 кв. м, возле которого отсутствовало берегоукрепление (между причалами № 5 и 6). В результате при сильном волнении из под него вымывался грунт. В целом складское хозяйство находилось в хорошем состоянии [22, л. 41].

Крановый парк составляли 12 порталных механизмов и плавкран «Вилей». В июне в первом районе завершился монтаж двух новых порталных кранов. Эту работу успешно провела группа работников Находкинского монтажного управления. Тяжеловесный стационарный кран «Деррик», неудобный в эксплуатации, в 1955 г. передали Углегорскому порту. Для снятия тяжеловесов его почти не использовали, так как он не имел поворотной стрелы и не двигался. При необходимости все работы с тяжеловесами благополучно выполнял «Вилей» [13, л. 112].

Порту принадлежала 71 автомашина, среди которых остались лишь два «Студебеккера».

Жилой фонд предприятия в 1955 г. насчитывал 13 899 кв. м, на которых размещались 2 471 чел. Таким образом, на одну душу приходилось всего 4,4 кв. м. Жилье располагалось в следующих районах:

- ул. Портовская — 27 четырехквартирных домов площадью по 52 кв. м, сданы Камчатморстроем в 1944 г., и пять двухквартирных домов по 48 кв. м, построенных Сельхозснабом в 1953 г.;

- ул. Ленинская — 12-квартирный дом, построенный Камчатморстроем в 1944 г.;

- ул. Партизанская — 22-квартирный дом, построенный Камчатморстроем в 1944 г.;

- ул. Микояновская — два 17-квартирных дома постройки Камчатморстроя 1944 г.;

- ул. Рябиковская — восемь домов, имевших от 10 до 27 квартир, сданные Камчатморстроем в 1944 г., и три четырехквартирных дома 1945 г. постройки;

- ул. Курильская и Охотская — по шесть четырехквартирных деревянных домов площадью по 52 кв. м, сданные Камчатморстроем в 1945 г. [22, л. 42—43].

В мае 1955 г. был организован портовый флот. В его состав вошли шесть буксирных катеров, два рейдовых и два маломощных паровых буксира, две нефтеналивные баржи, по одной водоналивной и сухогрузной барже, двенадцать несамходных стогонных плашкоутов и плавкран «Вилей». В этом подразделении трудились около 200 чел. Квалификация плавсостава была невысока: специалистов с высшим и средним образованием не имелось. Задачами портового флота являлись швартовка транспортных судов, их буксировка, бункеровка топливом, маслом и водой, перевозка тяжеловесов, доставка на плашкоутах и баржах генеральных грузов из порта в пункты Авачинской губы. Со временем портовый флот обзавелся причалами в поселках Рыбачий, Приморский, в пункте залива Крашенинникова.

Летом 1955 г. пришли два морских «трамвайчика» для пригородного сообщения. Эти небольшие суда построили в Китае на верфи в г. Дальнем. Их пассажирские помещения могли принять 80 чел. Здесь стояли мягкие диваны, багажные полки, имелся буфет и радиотрансляция. «Трамвайчики» начали ежедневные рейсы по маршрутам Петропавловск — б. Тарья и Петропавловск — ЖБФ. Вскоре ожидалось появление еще одного маршрута с заходом в Сероглазку и на Моховую, но его открытие сдерживалось медленным сооружением пассажирских причалов.

21 декабря 1955 г. приняли территорию, образованную в береговой части причалов № 7 и 8 на м. Сигнальном. Для ее создания потребовалось переместить 17 332 куб. м грунта.

В 1956 г. Камчатморстрой сооружал причал № 6а и удлинял причал № 7. 24 июля 1956 г. состоялось совещание, на котором присутствовали начальник Камчатморстроя Д. Е. Гуревич и его главный инженер А. Н. Виноградов, главный инженер порта Б. И. Карпухин и представитель Сюзморпроекта — руководитель проекта Кошман. Здесь решался вопрос о конструкции железобетонного оголовка причала № 6а. Сюзморпроект предлагал установить вместо ранее предложенной разрабатываемую им новую конструкцию отбойных амортизаторов на упругом основании. Начальник Камчатморстроя заявил, что полного проекта нового отбойного устройства ни трест, ни порт не имеют, поэтому не ясно, какими должны быть плиты для оголовка. Для того чтобы не срывать ввод причала в строй в текущем году, решили остановиться на существующей конструкции, а новые амортизационные устройства применить на причале № 7 [24, л. 1—2].

В течение первого квартала 1956 г. на причалах № 6 и 6а освоили 1 627,4 тыс. руб. или 30 % годового плана, а затем ход работ замедлился из-за того, что земснаряд «Печора» встал на ремонт [25, л. 49]. К началу августа причалы были готовы на 65,5 %. В это же время началась подготовка к строительству долгожданного комплекса морского вокзала, а также административного здания управления порта и пароходства. Впрочем, про-

ект морского вокзала еще не был готов, а на его месте стояли воинские склады. Работы на причале № 8 шли нормально: за первое полугодие здесь выполнили 52,5 % программы. За это же время на причале № 7 завершили забивку шпунта, частично отсыпали территорию, после чего работы остановились.

31 июля 1956 г. Камчатморстрой сдал первую очередь причала № 6 длиной 154 м по линии кордона и площадью 11 000 кв. м. Шпунт здесь забили 10 мая с оценкой «хорошо», установка анкерных связей определялась как удовлетворительная. В сентябре 1956 г. трест возобновил подготовительные работы по изготовлению плит оголовка причалов № 6 и 6а, а в начале октября закончил их бетонирование [25, л. 108, 138].

В августе 1956 г. порт получил один пяти- и четыре десятитонных крана. Последние монтировались и намечались к работе в начале 1957 г. Готовился к действию и самоходный 15-тонный плавкран, а в Находке монтировались еще два таких механизма. С их помощью можно было вести обработку судов с двух бортов, что существенно ускоряло дело. До конца 1956 г. порт ожидал один пятитонный автокран К-51, два комплекта транспортеров и три автопогрузчика.

В декабре 1956 г. пароход «Сучан» доставил в Петропавловск еще четыре пассажирских «трамвайчика». Два из них предназначались для Усть-Камчатска, а остальные должны были ходить из порта на СРВ, в поселок Рыбачий и на Моховую.

В самом конце года, 28 декабря 1956 г., вошел в строй металлический склад на причале № 3 [21, л. 2]. «В первом грузовом районе вступил в эксплуатацию новый склад для хранения мешкового груза. Общая емкость склада 7 000 т, хорошо оборудованные подъездные пути облегчают работу шоферов и механизаторов. Первая партия грузов поступила в склад с теплохода “Иван Гончаров” Дальневосточного объединенного пароходства. На обработке этого судна отличилась бригада грузчиков Коробова. Несмотря на небольшую численность, грузчики переработали за смену 200 т мешкового груза, перекрыв комплексные нормы в два с половиной раза. Заканчивала разгрузку этого судна бригада Балахнина. Только за два с половиной часа смены она перевалила свыше 150 т, а смену завершила с перевыполнением на 243 %» [26].

1956 г. стал знаменателен тем, что грузооборот в нем впервые превысил проектную мощность порта — один миллион тонн. Коллектив предприятия дважды — в первом и втором кварталах — завоевывал переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и профсоюзов, а также первую денежную премию.

С 1957 г. порт начал обслуживание пунктов Тигиль, Палана и Манилы в Корякском автономном округе. Работы здесь из-за отсутствия механиз-

мов велись, как некогда встарь, «плечевым» способом. Уголь, доставляемый на плашкоутах, выгружали лопатами. В эту «экспедицию» ежегодно отправлялись несколько десятков рабочих и суда портового флота. Постепенно объем доставляемых в округ грузов вырос от двух-трех до нескольких десятков тысяч тонн. Местные рейдовые пункты обустраивались, снабжались кранами, тракторами, автомашинами. Грузы стали перевозить на плавсредствах, которые могли заходить в устья рек. Все это способствовало экономическому и культурному развитию отдаленной национальной окраины.

В марте 1957 г. развернулись работы по сооружению комплекса морского вокзала. Летом и осенью 1957 г. продолжалось удлинение причала № 7. Здесь грунт, необходимый для образования территории, добывался за счет разработки скалы м. Сигнальный. В середине октября 1957 г. граница карьера подошла под стоявший неподалеку склад, и дальше разрабатывать скалу стало нельзя. Отсыпать грунт рефулированием при дноуглублении акватории порта также не представлялось возможным из-за особенностей дна: земснаряд должен был дважды перевалить его. Это значительно удлиняло и удорожало производство работ. Перевозка его автомашинами также была накладной ввиду того, что подходящего карьера в районе стройки не имелось. В итоге грунт, которого требовалось 5 800 куб. м, решили завозить плавсредствами порта [24, л. 12; 27, л. 30—31].

В навигацию 1956 г. пассажирское сообщение между Петропавловском и Владивостоком открыл самый большой и комфортабельный дальневосточный лайнер «Советский Союз» — трофейный германский турбоход, построенный в 1923 г. Громадное судно имело длину 205, ширину 24 и осадку 9,6 м. Оно могло принять 1 669 пассажиров и 2 300 т груза. Для обеспечения безопасного приема и стоянки лайнера у причалов порта по опыту прошлого года, 2 сентября 1957 г. начальник порта распорядился изготовить специальные кранцы и штормоупорные пружины [28, л. 17].

31 декабря 1957 г. вступила в строй территория, образование которой началось в 1954 г. Работы, ведшиеся трестом «Камчатморгидрострой», получили удовлетворительную оценку. В этот же день приняли здание дизельной электростанции [21, л. 39]. В течение 1957 г. завершили все работы по причалам № 6а и 7, за исключением прокладки подкрановых путей.

Трест «Камчатморгидрострой» (Камчатский строительно-монтажный трест Главморречстроя Министерства транспортного строительства СССР) был образован 1 июля 1957 г. путем слияния трестов «Камчатморстрой» и «Камчатгидрострой». Его возглавил В. В. Каплиев, сменивший Д. Е. Гуревича на посту управляющего Камчатморстроем. Главным инженером объединенного треста стал А. Н. Виноградов.

В марте 1958 г. Камчатморгидрострой завершал строительство полигона для изготовления крупных блоков. Зимой в Москве в ММФ СССР про-

шло совещание, рассмотревшее ход капитального строительства в Петропавловске. На нем среди прочих ставился вопрос о морском вокзале. Трест и порт обратились к руководству министерства с просьбой направить в ближайшее время в Петропавловск инженера-конструктора Союзморпроекта для решения на месте технических вопросов, связанных с его строительством [24, л. 14—15].

Годовой план переработки грузов 1958 г. коллектив порта выполнил к 16 декабря. В последние предновогодние дни успешно завершалась обработка пароходов «Азия», «Каменецк-Подольск» и «Витебск». До конца года портовики намеревались переработать 20 000 т грузов сверх задания — в основном товаров для предпраздничной торговли.

За 1959 г. порт перевалил 1 475 100 т. Годовой план переработки грузов он выполнил к 26 ноября, а к 1 января 1960 г. превысил его на 13,9 %. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования предприятие получило третью премию ММФ СССР [29, л. 27].

Общая численность коллектива в 1959 г. составила 1 754 чел. против плановой 1 650 чел. Такое увеличение стало следствием роста объемов переработки грузов и большой работой по приему молодых работников, большая часть которых демобилизовалась из армии. Их за год приняли 110 чел., в основном грузчиками.

В июне три бригады кадровых грузчиков вновь отправились в Корякский округ. Они находились там до октября. Отвлечение из порта в период навигации нескольких десятков работников осложняло положение оставшихся, особенно в период летних отпусков, задерживало своевременную обработку судов. А после возвращения людей из экспедиции численность бригад увеличивалась, после чего их сложно было полностью загрузить.

С отбытием части людей в «экспедицию» объем работ в Петропавловске не уменьшился. Численность грузчиков пришлось пополнять путем случайного набора сезонных рабочих, возвратившихся с побережья Камчатки. «Как правило, практика прошлых лет показывает, что этот контингент рабочих не стойкий, работают без договора, не имеем на них права — поэтому к работе относятся халатно, делают прогулы, рассматривают свою работу как временную — лишь бы перебиться, собрать немного денег для проезда к себе домой — к месту вербовки. Особенно отмечен этим текущий период, так как с неудовлетворительной работой по добыче рыбы сезонники возвратились фактически без заработка и рассматривали свою работу в порту как временную остановку. В настоящее время это положение исправлено за счет приема более 100 чел. демобилизованных воинов...».

На грузчиков приходилось больше половины всех нарушений трудовой дисциплины из-за невыхода на работу в дни выдачи заработной платы, то есть из-за пьянства. Всего за 1959 г. совершили прогулы, опоздания и само-

вольные отлучки 226 чел. С нарушителями боролись разными методами, в том числе «били провинившихся рублем». Воспитание членов коллектива шло и таким способом: портовики взяли на поруки пять грузчиков, получивших наказания за хищение государственного имущества и приговоренных к тюремному заключению [29, л. 34—36].

В 1959 г. в порту трудились 234 инженерно-технических работника. В числе лучших из них назывались руководители первого района: начальник И. Е. Касап, его заместитель А. Ф. Проценко, начальник механизации Р. Ф. Баширов; специалист стройконторы Д. И. Шварцман, начальник электростанции А. П. Великжанин, начальник второго района Н. К. Жихарев, начальник автобазы А. И. Кононов, начальник портофлота Б. Р. Жуликов, начальник морвокзала А. П. Жуков, начальник жилищно-коммунального хозяйства В. Ф. Федотьев [29, л. 30].

«Лучшими по профессии» за год стали грузчики 1-го района В. А. Серегин и Н. И. Новожилов, кочегар морского буксира «Тугур» Ф. С. Исаев, кочегар В. Изотов, штурман РБТ-71 Ф. Я. Воронов, старший диспетчер портофлота В. И. Панфилов, старшина плашкоута № 85 Е. Ф. Николаев. В течение всего года это почетное звание удерживал старший механик морского буксира «Аян» А. И. Пышкин. Коллективами коммунистического труда стали бригады В. П. Кузина и М. Г. Поповича [29, л. 28].

«Коллектив второго района... соревнуясь в честь XXI съезда КПСС, готовит трудовые подарки к этому знаменательному событию. На обработке судов грузчики и механизаторы добиваются экономии времени. Почти каждое судно у причалов бункеруется досрочно. Две нормы дала комплексная бригада в составе грузчиков под руководством т. Пестуна и крановщика т. Рудько на обработке парохода «Ульяновск». Стоянка судна под бункеровкой сокращена наполовину. Хорошо трудятся в эти дни бригады грузчиков тт. Тюканова, Шишкова, Поповича, крановщики тт. Рублев, Иванов и другие. На обработке пароходов «Вычегда» и «Енисейск» они добились значительной экономии сталийного времени (т. е. времени, отведенного на обработку судна по норме. — С. Г.). За 19 дней января месячный план завершен» [30].

Раньше графика механизаторы в тесном содружестве с бригадой грузчиков Большакова обработали пароход «Ряжск». На этом судне они выполняли норму на 200 %. Бригады Рудака и Кузина на выгрузке цемента добились невиданной ранее производительности труда, выполнив по три нормы. Первая бригада сняла 496 т груза за смену. «Такого показателя еще не было в Петропавловском морском торговом порту. Вместе с т. Рудаком работали водители автопогрузчиков тт. Москвин, Сикорина, старший крановщик т. Борзых. Сменой руководили диспетчер т. Хоценко и механик т. Кияшко. Отлично организовали портовики работу и в следующую смену.

Обрабатывали судно люди, имеющие большой опыт. Бригада грузчиков т. Кузина идет в авангарде соревнующихся. И на этот раз она дала высокую производительность труда. 437 т за смену — показатель бригады грузчиков т. Кузина, крановщика т. Малькова, водителей автопогрузчиков тт. Бучнева и Лаптия. Это тоже около трех норм» [30].

Портовики, помимо ударной работы на своих привычных местах, в свободное время активно трудились на строительстве стадиона «Водник». В подшефном колхозе «Красная звезда» они участвовали в посевной и уборочной кампаниях, а за отличие при уборке картофеля и капусты коллектив порта получил Почетную грамоту горкома КПСС.

4 мая 1959 г. сооружения порта прошли проверку очередным ударом подземной стихии: их поколебало достаточно сильное землетрясение. Особенно сильно в его ходе пострадало рельсовое хозяйство. В этот же день была организована комиссия для выяснения тяжести полученных повреждений, спустя два дня предоставившая для обобщения все материалы главному инженеру [28, л. 37]. Вскоре силами портовиков началось устранение повреждений. «В результате землетрясения в Петропавловском морском порту ряд кранов и подкрановых путей потребовали ремонта. Для того, чтобы ввести в эксплуатацию стрелы трех кранов, портовики обращались за помощью в судоремонтные мастерские пароходства, на судовой верфь, мехзавод — безрезультатно. Решили взяться за работу своими силами. Дело было новым. Однако бригада, возглавляемая старшим инженером т. Башировым, отлично с ним справилась. На восстановлении подкрановых путей работали две бригады механизаторов. Ими руководили крановщики тт. Ткачук и Комлов. Работа была также успешно завершена» [31]. Причалы серьезно не пострадали, за исключением разрыва отдельных бетонных элементов.

В течение 1959 г. прошло очередную модернизацию крановое хозяйство. На двух порталных кранах «Ганц» заменили фирменное электрооборудование, оказавшееся ненадежным, на отечественное. Кабельные барабаны кранов сменили гравитационные, выполненные в Риге. По предложению крановщиков для увеличения скорости подъема груза были увеличены диаметры грузовых барабанов старых кранов типов «Американ Хойст» и «Клайд». У них к тому же по проекту инженеров техотдела порта М. К. Бугаева и А. А. Кулалаева нарастили стрелы и установили дополнительные малые крюки.

Кроме этого, по инициативе инженера по рационализации А. Г. Медведского перевели на жидкое топливо буксиры «Аян» и «Тугур». Эту работу выполнил судоремонтный завод пароходства. Годовой экономический эффект от такой переделки определился в 300 000 руб. А вот перевод на это же топливо паротурбинной электростанции позволил сэкономить в год целых 1,5 млн руб. [32, л. 9]. Этим занимались коллектив электростан-

ции и ремонтная группа под руководством мастера Б. И. Покровского. Здесь отлично трудились слесари В. С. Рудников, Н. И. Костромин, В. Г. Мотаев, А. К. Гарипов, сварщик Л. Н. Рудык.

14 декабря 1959 г. был подписан акт ввода в эксплуатацию 150-метрового причала № 3, прошедшего ремонт и реконструкцию. Работы были оценены как удовлетворительные [33, л. 104].

На 1960 г. грузовой план был установлен равным 1 520 000 т, его выполнили на 100,3 %, переработав 1 523 900 т. Таким образом, 1960 г. также стал рубежным — порт преодолел полуторамиллионную отметку грузооборота, обслужив 756 судов.

В конце 1950-х гг. он начал перерабатывать грузы в пакетах и контейнерах. В 1960 г. за счет более широкого внедрения этих способов, расширения использования автопогрузчиков, а также большего количества переработки навалочных грузов охват комплексной механизацией грузовых работ вырос до 62,3 % против прошлогодних 50,1 % [34, л. 4—11].

В 1960 г. приказом ММФ СССР действовавшая с 1952 г. норма одновременной обработки судов была увеличена почти вдвое (пять судов вместо трех). Этим же приказом предусматривалось пополнение порта рабочей силой, механизмами, расширение складской емкости, оборудование специального склада для лесных грузов. Но большинство из названных положений не были выполнены. Это повлекло простои флота [34, л. 16].

Структура грузов, прошедших через порт в 1959 и 1960 гг., тыс. т, представлена в табл. 8.3 [34, л. 10].

Таблица 8.3

Вид груза	1959 г.	1960 г.
Уголь	482,7	430,8
Хлебные	43,6	49,0
Цемент	135,3	112,8
Соль	6,0	7,0
Лесные	174,4	165,3
Металлы	45,9	54,7
Машины	43,7	51,8
Продтовары	54,1	49,8
Промтовары	13,4	52,9
Песок и гравий	224,5	331,0
Строительные	34,6	22,5
Нефть в таре	4,6	4,7
Сахар	4,0	5,3
Прочие	81,6	79,1
Бункерный уголь	126,7	107,2
Всего:	1 475,1	1 523,9

Как видно из табл. 8.3, грузооборот 1960 г. по сравнению с прошлым годом возрос на 3,3 %, а вот пассажирооборот, наоборот, снизился с 597,2 тыс. чел. в 1959 г. (из них 463,8 тыс. на местных линиях) до 542,1 тыс.

в 1960 г. (из них 433,2 на местных направлениях). Как видно, пассажирооборот на маршрутах дальнего следования сократился на 18,2 %. Причиной этого стал от года к году растущий объем перевозок по воздушным трассам, на которые вышли многоместные комфортабельные воздушные лайнеры ТУ-104. Перевозки на местных линиях снизились на 6,6 % из-за того, что в 1960 г. несколько городских организаций получили пассажирские катера, на которых стали перевозить своих работников в пределах Авачинской губы [34, л. 19].

Коллектив портовиков включился в социалистическое соревнование за досрочное выполнение второго года семилетки к 5 декабря 1960 г. и вызвал на соревнование Усть-Камчатский морской порт. По ежемесячно подводившимся итогам соревнования ему трижды присуждалось переходящее Красное знамя Петропавловского горкома КПСС и горисполкома. Красное знамя за год шестикратно вручалось бригаде Кузина, трижды бригадам Поповича и Лукаса, по одному разу бригадам Крашенинникова, Ткачева, Петрика, Долбенко и Кузьменко.

Среди коллектива широкое распространение получил новый вид социалистического соревнования — за присвоение званий «Бригады коммунистического труда» и «Ударника коммунистического труда». Первым «Коллективом коммунистического труда» стала автобаза. «Бригадами коммунистического труда» стали именоваться бригады грузчиков № 1 Кузина, № 4 Поповича, № 7 Ткачева, бригада плотников Медецкого, экипажи кранов № 19 (старший крановщик Агарев), № 3 (старший крановщик Ткачук), № 10 (старший крановщик Егоров), № 8 (старший крановщик Журило), № 15 (старший крановщик Комлов), № 16 (старший крановщик Кравченко), вахта буксирного катера № 206 (капитан Воронов). Всего за год стали ударниками коммунистического труда 57 чел. [34, л. 35, 37]. В августе 1960 г. стало известно о награждении высшей наградой страны — орденом Ленина — крановщика И. Н. Кусова, начавшего работать на строительстве порта еще в 1943 г.

В январе 1960 г. стройучасток порта приступил к обустройству дома отдыха на базе пионерского лагеря в селе Паратунка. Здесь сооружались два двухэтажных здания дачного типа с верандами, бассейн, столовая на 120 мест. Место будущего отдыха портовиков и их семей намечалось сдать к 1 июня. В Паратунке трудились бригады плотников Шитова и Омелянчика [35].

В течение 1960 г. вошла в строй контора разрядки на м. Сигнальном. Это двухэтажное каменное здание площадью 256 кв. м заложили во втором квартале 1958 г. 5 марта 1960 г. его приняли с оценкой «удовлетворительно». Затем приняли трехэтажную контору разрядки района генгрузов, котельную и подпорную стенку.

21 ноября 1960 г. стройуправление № 2 Камчатморгидростроя сдало с оценкой «хорошо» законченный пассажирский причал № 1 длиной 106 м. Сметная стоимость этого сооружения составила 2 330 тыс. руб. [36, л. 41].

В конце 1960 г. силами механизаторов был переведен в тыл портальный кран «Америкен Хойст». Это позволило обеспечить наибольшую высоту штабелирования леса и перегружать тяжеловесные грузы с первой линии причалов на вторую. Вес этого крана составлял 120 т. Для того, чтобы переместить такое огромное сооружение с одной рельсового пути на другой, портовикам пришлось проявить выдумку и находчивость. Разобрать кран и перевезти его по частям было невозможно: три его главных части — стрела, кабина и портал — были слишком тяжелы для имевшейся техники. Поэтому портовские умельцы решили перемещать механизм целиком. Для этого они проложили рельсовые пути перпендикулярно основной подкрановой линии, изготовили специальные фигурные полозья и с помощью лебедок и блоков перетянули кран на несколько десятков метров в тыл порта. Руководил этой работой групповой механик Материкин, принимали в ней участие электросварщик Салидгареев, крановщик Комлов, слесари Егоров, Кинзебулатов и бригада по обслуживанию механизмов Бояринова [37].

За 1961 г. через порт прошли 1 455,1 тыс. т и 642 судна [38, л. 5]. В этом году предприятие располагало 25 порталными кранами.

Неплохо в 1961 г. поработал портовый флот. Его моряки прилагали все силы, чтобы успешно закончить годовой план и встретить новый год очередными трудовыми победами. И они добились отличных результатов. Так, план декабря по перевозке грузов выполнили на 211 %, по тонно-милям — на 358 %.

При подведении итогов декабрьского социалистического соревнования первые места и Переходящие вымпелы получили экипажи РБТ-363 (капитан Михаил Александрович Неведомский) и сухогрузного плашкоута № 85 (старшина Григорий Федорович Николаев). Хорошо поработали команды плашкоутов № 172 (старшина Павел Павлович Максимов) и № 87 (старшина Павел Самуилович Горбунов). На пассажирской линии успешно выполнили задание катера «Бродский» (капитан Аркадий Павлович Кравцов) и «Аренский» (капитан Владимир Ананьевич Помыканов) [39].

14 февраля 1961 г. вошли в строй электроцех и котельная автобазы. В это же время началось строительство здания портоуправления [27, л. 5; 40, л. 37].

Еще в декабре 1959 г. в порту появились две новые — комплексные — бригады. В январе 1960 г. к ним добавились пять подобных коллективов. Таким образом, из 22 бригад семь являлись комплексными, а остальные намечалось реорганизовать к 1 июня 1960 г. В состав комплексных бригад входили 14—17 чел., из них 11—13 грузчиков и 3—4 механизатора. Первыми перейти в постоянные комплексные бригады согласились кра-

новщики Н. А. Ткачук, И. А. Шафранский, С. Е. Князев, А. А. Сырцев, А. Г. Халилей, водители автопогрузчиков Г. М. Криворучко, И. Л. Гончаренко, В. К. Иванов.

Образование комплексных бригад подразумевало совмещение профессий их членов. Так, все грузчики овладели мастерством транспортерщиков, могли работать шоферами и водителями автопогрузчиков. В свою очередь, все механизаторы, при необходимости, могли заменить грузчиков в трюмах и на складах. В декабре 1960 г. открылись трехмесячные курсы повышения квалификации бригадиров.

Как показал опыт, эффективность комплексных бригад оказалась заметно выше, чем обычных. Так, процент использования портовых рабочих в них по сравнению с остальными повысился 55,5 до 69,8 % [34, л. 67—68]. В следующем 1961 г. формирование комплексных бригад продолжилось. В качестве одной из мер по сокращению простоев флота в 1961 г. называлась необходимость сосредоточения в них в течение первого полугодия всех грузчиков и механизаторов. Для этого было необходимо организовать курсы для обучения грузчиков профессии механизатора и повысить квалификацию крановщиков, так чтобы каждый из них мог работать на двух-трех типах кранов.

Другой мерой по улучшению качества обработки судов являлось пополнение порта грузчиками до количества, позволяющего одновременно разгружать три судна с генгрузами. Для размещения вновь поступавших на предприятие людей следовало переоборудовать один из жилых барачков под общежитие. Для приема судов с генгрузами нужно было освободить причал № 3 от пассажирских операций, перенеся последние на вновь построенный причал № 1 [41, л. 3—4].

План 1962 г. по грузообороту (1 420 тыс. т, фактически — 1 492,7 тыс. т) выполнили на 104,9 %, за год порт обработал 681 судно. Можно было работать и лучше, если бы не традиционная причина снижения показателей работы порта — простои судов. Накопленный опыт показывал, что самые большие потери времени наблюдались в периоды прибытия партий цемента, превышавших емкость складов. Так, в мае 1962 г. один за другим пришли «Магнитогорск» и «Красногвардеец» с 13 600 т цемента. Снимаемый с них груз из-за невозможности хранения сразу же вывозился получателями. В результате суда потеряли 540 часов. Одновременно отвлечение значительных сил и средств порта на переработку пришедшего цемента привело к простоям и других судов, с которых пришлось снимать людей. Такое же положение сложилось и в начале июня [38, л. 16]. Поступление большого количества цемента также стало причиной снижения производительности труда, так как его большое количество пришло в бумажной таре, которая в результате четырех-пяти перевалок разрывалась, давая много россыпи [38, л. 53].

Выработка на одного портового рабочего в 1962 г. составила 4 605 т [38, л. 21]. В течение года применялись следующие передовые методы обработки грузов:

- на переработке круглого леса в июле был внедрен грейфер, в результате чего производительность труда здесь повысилась на 70—75 %;

- при переработке контейнеров, леса и пиломатериала комплексная бригада одновременно трудилась на двух механизированных линиях, обрабатывая два трюма;

- мешковые, ящичные и другие грузы с сентября обрабатывались в основном пакетным способом. «Комплексные бригады с желанием перерабатывают грузы универсальными площадками, однако недостаток универсальных площадок не дает возможности весь груз... перерабатывать только пакетным способом»;

- при выгрузке угля широко применялась внутритрюмная механизация, малогабаритные бульдозеры БМТ-3, машинки ПГС-100. Это позволило сократить время обработки судов типа «Шкипер Гек» до 11—15 часов вместо 30 по норме;

- металлолом грузился грейфером «Полипп», благодаря которому участие грузчиков сокращалось до минимума. Здесь по сравнению с прошлым 1961 г. производительность труда выросла более чем вчетверо [38, л. 56].

В 1962 г., как и в предыдущем сезоне, порт располагал 25 порталными кранами. Под занавес года, 7 декабря, в строй вступило здание «Северной проходной» [27, л. 110].

Грузовой план следующего 1963 г. в объеме 1 585 тыс. т был выполнен к 21 декабря. До конца года порт обработал 1 646,2 тыс. т грузов и 698 судов [42, л. 5]. Больших успехов в досрочном выполнении задания добились бригады под руководством Крашенинникова, Галунина, Патюпа.

В октябре 1963 г. появилась первая опытная укрупненная комплексная бригада в составе 30 чел. под руководством А. М. Крашенинникова. Ее создание преследовало цель дальнейшего повышения производительности труда на грузовых работах. Этот коллектив одновременно обрабатывал 2—3 трюма, в отдельные дни перевыполняя нормы в 1,5—2 раза. По опыту бригады Крашенинникова в ноябре 1963 г. были образованы еще два таких коллектива [42, л. 60].

Численность портовиков в 1963 г. достигла 2 076 чел., в их числе находились 1 449 рабочих, 320 служащих, 188 инженеров и техников. В порту и его подразделениях трудились 558 женщин [43, л. 5]. Результатом систематической работы по повышению квалификации портовых рабочих, занятых на грузовых операциях, ведшейся в начале 1960-х гг., стало качественное изменение их состава (табл. 8.4) [42, л. 58].

Таблица 8.4

Число рабочих:	1962 г.	1963 г.
всего	455	460
— в том числе 1-го класса	7	18
— 2-го класса	9	25
— 3-го класса	68	164
— без класса	334	195

Как видно, при сохранении почти постоянной общей численности рабочих, ранее называвшихся привычным словом «грузчик», а теперь ставших «докерами-механизаторами», доля классных специалистов выросла примерно в 2,5 раза, а малоквалифицированных — сократилась на 71 %. Понятие «грузчик» постепенно стало уходить в прошлое.

В течение года предприятие продолжало развиваться и благоустраиваться. 17 августа 1963 г. свершилось долгожданное не только для порта, но для города, да, наверное, и для всей области, событие — с оценкой «удовлетворительно» был подписан акт приемки Морского вокзала. Петропавловск обрел современный пассажирский комплекс, о необходимости обзаведения которым разговоры продолжались более двух десятилетий. Комплекс составляли многоэтажное здание на 1 200 пассажиров с рестораном «Океан», рассчитанным на 100 мест, и здание багажно-операционного отделения с гостиницей на 100 мест. Оба здания имели горячее водоснабжение и центральное отопление, радификацию, телефон. Канализация пока работала «с временным выбросом канализационных вод в бухту под причал № 1». Работы по сооружению этого комплекса начались в марте 1957 г., его фактическая стоимость составила 1 690 тыс. руб. [27, л. 30—31].

В конце года порт получил от гидростроителей еще две новостройки. 9 декабря 1963 г. завершилось сооружение бетонного покрытия территории причалов № 4 и 6. Слоем бетона толщиной 19 см одели площадку в 5 375 кв. м. А 31 декабря 1963 г., «под елочку», был подписан акт приемки здания портоуправления. Четырехэтажное здание с подвалом сметной стоимостью 447 тыс. руб., проект которого разработал Союзморниипроект ММФ, имело столовую, автоматическую телефонную станцию и радиобюро. Его строительство началось в первом квартале 1961 г. [27, л. 14, 5].

С планом 1964 г., установленным в объеме 1 367 тыс. т, порт справился на 104,3 %: фактическая грузообработка достигла 1 425,4 тыс. т. Всего было обслужено 765 судов. В этом году их фактический подход превысил график на 16 000 т. Причиной этого стала крайне неблагоприятная погода на побережье полуострова: многие суда, которые не смогли выгрузиться там, были переадресованы в Петропавловск. В ноябре 1964 г. один за другим в порт подходили суда с картофелем и яблоками. Так как здесь не имелось специальных складов для хранения таких нежных грузов, для того, чтобы не допу-

стить их порчу, пришлось отпускать груз клиентам прямо с борта судов на автомашины. Эта «форсмажорная» обстановка сопровождалась непредвиденным простоем флота.

Плановое задание следующего 1965 г. вновь выполнили на уже ставшие традиционными 104,0 %: вместо ожидаемых 1 385, через порт прошли 1 440,0 тыс. т. Он обработал 722 судна [44, л. 3].

Вместе с увеличением грузопотока расширился и парк используемой для обработки судов техники: в 1965 г. порт располагал уже 26 порталными кранами, а количество стреловых, составлявшее в 1964 г. 16, в 1965 г. достигло 19. Выросло и число автопогрузчиков, которых вместо 50 стало 62. Средняя численность портовиков составила уже 2 106 чел. [44, л. 19].

Появлялись и росли и другие подразделения, обслуживавшие различные нужды тружеников. Так, 1 февраля 1965 г. по приказу начальника Камчатского управления морского флота Дальневосточного пароходства порт принял на баланс здания и сооружения стадиона «Водник» [45, л. 179].

1965 г. был для Петропавловска юбилейным: он отмечал 225-летие со дня основания. Возникший как форпост России на Тихом океане, долгое время представлявший собой небольшое поселение, называвшееся городом только из-за статуса столицы огромного края, к 1965 г. он превратился в современный экономический, научный и культурный центр Камчатской области. В городе жили свыше 120 тыс. чел. Здесь действовали 44 дневных и 16 вечерних школ, шесть средних специальных учебных заведений, педагогический институт, филиал Дальрыбвтуза, три профессиональных училища, школа усовершенствования кадров командного плавсостава. В этих учебных заведениях обучались 40 тыс. чел., то есть каждый четвертый горожанин. Петропавловск имел и серьезную научную базу: Институт вулканологии, Камчатское отделение ТИНРО, два проектных института. Широкое развитие получила сеть учреждений культуры — драмтеатр, шесть широкоэкранных кинотеатров, два Дома офицеров, десятки клубов и библиотек, филармония. Уже несколько лет в городе действовал телецентр. Общественный транспорт был представлен автобусным и таксомоторным парками. Петропавловск получил централизованное энергоснабжение, для его дальнейшего развития впервые разработали и начали реализовывать генеральный план. Начиналось крупнопанельное домостроение.

Камчатское управление морского флота Дальневосточного пароходства являлось одним из крупнейших предприятий города. За время от своего создания в 1949 г. до юбилейного 1965 г. оно увеличило тоннаж в 4,5, а грузоперевозки — в 9,8 раза. Экипажи девяти судов управления носили почетное звание «Коллектив коммунистического труда» [46, л. 12—15]. Труд моряков и портовиков во многом способствовал экономическому и культурному расцвету камчатской столицы.

В 1966 г. через порт прошли 1 552,6 тыс. т. В этом году государственные награды за ударный труд получили лучшие его работники: ордена «Знак Почета» — бригадир портовых рабочих В. П. Кузин, начальник порта С. Г. Несват, начальник грузового района Г. В. Харитонов, медали «За трудовую доблесть» — В. А. Галунин и крановщица А. П. Чернушкина.

На 1967 г. план был определен уже в 1 600 тыс. т. С ним также успешно справились, обработав 1 643,9 тыс. т. В течение этого года в порту побывали 682 судна. Плавсредства портового флота перевезли 433 500 пассажиров [47, л. 1, 22].

На предприятии трудилась 21 бригада докеров: в первом районе — Зибуква, Меркулова, Талика, Журко, Крысюкевича, Крашениникова, Горбешко, Коробоева, Кузина, Микулика, Стеценко, Предко, Федоровского, Павленко, Подлипалина, Шабунина, Васильева, Баранникова, во втором — Лукаса, Стародубцева и Пестуна. Более 70 портовиков находились в портпунктах Корякии.

1 ноября 1967 г. началась эксплуатация автомобильной дороги шириной 6,5 и протяженностью 537 м, шедшей ко второму району на м. Сигнальный. Ее полотно покрывал слой бетона толщиной 20 см [45, л. 75]. 29 декабря 1967 г. строители сдали склад генеральных грузов на причале № 6 площадью 7 200 кв. м. Его строительная площадка занимала около трети района генгрузов, сократив территорию, на которой можно было размещать снимаемое с судов. С завершением этой стройки не только выросла площадь закрытой складской емкости, но и стало удобнее работать [45, л. 3; 47, л. 15]. 30 января 1967 г. вошло в строй подземное убежище при морском вокзале [45, л. 90].

В 1968 г. порт соревновался за присвоение ему почетного звания «Коллектив коммунистического труда». Три его подразделения и девять бригад уже заслужили право так именоваться. В общей сложности в них трудились 202 портовика. Еще 294 чел. были ударниками коммунистического труда. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за третий квартал 1968 г. предприятие получило вторую денежную премию.

Численность работающих на 1 января 1968 г. составила 2 230 чел. В различных службах и отделах предприятия (включая детсады) трудились 546 женщин [47, л. 38, 43].

В 1969 г. коллегия ММФ СССР рассмотрела вопрос о значительных непроизводительных простоях флота в Петропавловске. В декабре 1969 г. сюда для оказания помощи порту в улучшении его работы прибыла бригада работников центрального аппарата министерства. Эта бригада на основе анализа производственно-финансовой деятельности предприятия разработала меры по оптимизации обработки судов и созданию специализированных площадок для контейнерных грузов. В начале 1970 г. институт

«Дальморниипроект» выполнил технико-экономическую проработку основных направлений развития портового хозяйства.

По планам ММФ СССР в 1970 г. намечалось расширение открытых складских площадей за счет сноса некоторых цехов, склада Торгмортранса, строительство мехмастерских, а также ввод четырех жилых домов.

При долевом участии порта по планам Министерства хлебопродуктов и комбикормовой промышленности РСФСР в 1970 г. строился причал элеватора длиной 250 м. Для него пароходству были выделены 300 т металлического шпунта. Отсыпку территории порт вел на собственные средства. После ввода в эксплуатацию сооружений элеватора, намечавшихся на 1972 г., этот причал можно было бы использовать не только для перевалки зерна, но и для других грузов.

Проект пятилетнего плана развития морского транспорта в 1971—1975 гг. предусматривал строительство в Петропавловске специализированного причала для перегрузки контейнеров со складами и оборудованием. Пропускная способность этого комплекса должна была достигнуть 400 тыс. т в год [48, л. 4—5].

За период с 1966 по 1970 гг. переработка грузов увеличилась на 46 %. В 1970 г. она превысила два миллиона тонн. Таким образом, к началу 1970-х гг. имелись все предпосылки к расширению и модернизации материально-технической базы порта. В этот период им руководили начальник Ю. П. Терешин и главный инженер Р. Ф. Баширов.

В 1972 г. порт приступил к переработке крупнотоннажных контейнеров. В мае 1974 г. начались работы, а 31 октября 1974 г. вступило в строй бетонное покрытие и тыловые подкрановые пути переоборудовавшихся под приемку контейнеров новых причалов № 10, 11 и 12. Проектно-сметную документацию разработал институт «Союзморниипроект», а работы вело стройуправление № 458 треста «Камчатморгидрострой». Приспособление этих причалов для переработки контейнерных грузов по временной схеме завершилось 30 декабря 1975 г. На следующий день, 31 декабря 1975 г. строители сдали портовикам склад грузов длительного хранения площадью 296,3 кв. м [49, л. 1—2, 35].

В течение 1974—1978 гг. порт приобрел основных производственных фондов на 24 339 тыс. руб. За этот период были заменены старые и морально устаревшие порталные краны типа «Клайд» и «Америкен Хойст», приобретенные еще в 1944—1945 гг., начали действовать перегружатели, краны «Альбатрос» и «Ганц», электропогрузчики и автопогрузчики, тягачи «Тойота» и автоприцепы, причалы № 10, 11 и 12 с территорией, контейнерный терминал.

Портовый флот пополнился ледокольным паромом «Авачинский», бункеровщиком, прибывшими из Находки пассажирскими судами «А. Мутовин»

и «В. Голубев». Новые теплоходы пришли на смену морально и физически устаревшим пассажирским катерам и начали обслуживать пункты в акватории Авачинской губы. Эти комфортабельные, скоростные суда использовались и на туристических маршрутах, организованных для желающих увидеть Петропавловск с водной глади Авачинской губы, осмотреть красоту ее берегов. Пришли также четыре понтона и другие плавсредства, необходимые для обслуживания перевозок в Коржском автономном округе.

С учетом растущих требований к охране окружающей среды началась эксплуатация построенных в Баку и Мариуполе сборщиков льяльных вод «Кальмар», «Скат» и нефтемусоросборщика. В 1975 г. из Венгрии пришел самоходный стотонный плавкран «Ганц». За этот же период списали и передали другим предприятиям несколько порталных кранов, паром «Беляев», здание багажного отделения морского вокзала, различные плавсредства.

Техническое перевооружение предприятия позволило с 1975 по 1978 гг. повысить уровень комплексной механизации на 5,6 %, поднять за этот же период производительность труда на 4,2 % и в конечном итоге — улучшить обработку флота. Но имевшееся оборудование не было полностью загружено: коэффициент его использования по времени в 1976 г. составлял 20 %, а в 1978 г. снизился до 19,1 %. Интенсивнее всего работали плавучие и порталные краны: у первых этот показатель достигал 48,7 %, у вторых — 30,6 %. Меньше всего были задействованы электро- и автопогрузчики (соответственно 8,1 % и 17 %) [50, л. 52—55].

Внедрение новой техники и технологий переработки грузов требовали подготовленных специалистов. С задачей их обучения успешно справлялся действовавший в порту учебно-курсовой комбинат. Только за 1977 г. он подготовил 921 чел., из которых 220 приобрели новую профессию, 508 повысили квалификацию, а 193 обучились смежным специальностям. Качественный состав работников порта по образовательному уровню в середине 1970-х гг. характеризует табл. 8.5 [51, л. 5].

Таблица 8.5

Год	Образование						
	нач.	7—8 кл.	9 кл.	10—11 кл.	ср. спец.	высшее	всего
1975	513	1 069	280	505	285	91	2 785
1976	496	1 126	188	551	314	102	2 777
1977	441	1 096	333	514	329	105	2 818
В среднем	483	1 097	267	523	309	99	2 793
В %	17,3	39,3	9,6	18,7	11,0	4,1	100,0

Доля специалистов со средним специальным и высшим образованием составляла около 15 %, в то время как с незаконченным школьным — 48,9 %. Имелся серьезный резерв для повышения образовательного уровня. Значительную долю (17,3 %) насчитывали лица с начальным образованием. Ими, как правило, были работники старшего поколения, на долю которых

выпали наиболее тяжелые в жизни страны военные годы и период восстановления разрушенного народного хозяйства, когда учеба для многих была лишь недостижимой мечтой.

Одним из направлений повышения стабильности работы предприятия являлось закрепление на нем постоянных работников. Распределение портовиков по стажу работы в 1975—1977 гг. показано в табл. 8.6.

Таблица 8.6

Стаж работы	1975 г.	1976 г.	1977 г.
До 1 года	493	473	437
От 1 года до 3 лет	650	591	572
От 3 до 5 лет	384	402	447
От 5 до 10 лет	596	653	679
Более 10 лет	662	658	683
Всего:	2 785	2 777	2 818

Костяк коллектива составляли люди, проработавшие в нем более десяти лет (в среднем 24,2 %). Заметно уменьшение численности работавших менее трех лет: с 1 143 в 1975 г. до 1 009 чел. в 1977 г., что в процентном отношении составляет 41 и 35,8 % соответственно. Одновременно прослеживается увеличение доли работников со стажем от трех до десяти лет: от 980 в 1975 г. до 1 126 чел. в 1977 г., то есть от 35,2 до 40 %. Налицо тенденция к закреплению кадров.

И все же их текучесть в середине 1970-х гг. оставалась довольно высокой, что, впрочем, было характерно для большинства камчатских предприятий, всегда отличавшихся высокой подвижностью работников (табл. 8.7).

Таблица 8.7

Год	1975	1976	1977
Принято, чел.	601	649	683
Уволено, чел.	630	615	694

Из табл. 8.7 следует, что средняя доля уволенных составляла 23,1 % от списочного состава работников порта. Основная масса уволенных покидала предприятие «по собственному желанию». Причинами же этого желания являлись:

— низкая заработная плата некоторых, считавшихся вспомогательными, категорий работников (тальманов, слесарей-сантехников, подсобных рабочих) по сравнению с докерами-механизаторами;

— острая нехватка жилья (так, в течение второй половины 1976 и 1977 гг. порт не получил ни одной квартиры);

— сменная работа, из-за которой, например, увольнялись тальманы, имевшие детей;

— нехватка мест в женском общежитии, которых имелось всего 50. Поселение и прописка сверх нормы строго запрещались, поэтому значительная часть работниц была вынуждена жить на частных квартирах.

«Большой проблемой является то, что молодые специалисты зачастую приезжают с семьями, в связи с чем остро встает вопрос в их прописке и обеспечении жильем. В настоящее время девять специалистов с семьями проживают в общежитии для холостяков, а 28 — на частных квартирах» [51, л. 10—12].

В 1977 г. портовики при плане 2 610 перегрузили 2 796,6 тыс. т, выполнив план на 106,1 %. Они обработали 697 судов. Характер проходивших через порт в 1976 и 1977 гг. грузов, тыс. т, отражает табл. 8.8 [52, л. 1—4].

Таблица 8.8

Вид груза	1976 г.	1977 г.
Сахар	2,9	10,4
Хлебные	64,4	71,6
Металл	104,6	105,2
Машины и метизы	127,9	144,5
Цемент	216,8	223,0
Строительные,	910,9	975,3
из них песок и гравий	787,9	861,9
Уголь	509,7	514,7
Химические грузы	486,8	508,0
Прочие генгрузы	517,8	549,5
из них контейнеры	328,7	362,9
Лесные грузы	101,0	106,2

Непрерывно росла доля грузов, доставленных в контейнерах. В 1977 г. количество перевезенного таким способом увеличилось по сравнению с прошлым годом на 34,2 тыс. т в основном за счет отправки на побережье Камчатки и прибытия грузов в двадцатитонных контейнерах.

При этом в 1977 г. причал № 10 протяженностью 170 м, на базе которого создавался комплекс по обработке специализированных судов-контейнеровозов, не эксплуатировался в связи со строительством первой очереди контейнерного участка. Здесь на новых перегружателях контейнеров налабочные работы вели монтажники из Находки, им помогали готовить участок к пуску электрик В. И. Пархоменко, старший инженер Г. Н. Лысенко, другие специалисты. Технический парк участка пополнился не только перегружателями: пришли и были опробованы в работе два шведских контейнерных погрузчика, несколько малогабаритных бульдозеров для очистки снега. Совместными усилиями советских и английских специалистов в порту Восточном шла наладка механизмов новых автоконтейнеровозов фирмы «Кларк». Эти машины готовились к отправке в Петропавловск. В порт Восточный для их приемки выехала бригада А. Т. Корявого.

В декабре 1977 г. завершилось длившееся год сооружение распределительного пункта «Контейнер», входившего в состав контейнерного участка

№ 1. В следующем 1978 г. этот участок должен был переработать 100 тыс. т [52, л. 105; 53, л. 1].

Первой 7 сентября 1977 г. выполнила годовое задание смена инженера-организатора Е. Н. Быкова, переработавшая 620 тыс. т. Лучшими бригадами года в ММФ СССР были признаны коллективы докеров, возглавляемые Е. П. Размятовым, В. Мищенко, М. А. Стаценко, Г. И. Назаровым и А. М. Крашениниковым. Среди наиболее достойных портовиков назывались экипажи буксира «Восток» (капитан В. С. Истомина), паромы «Константин Несытов» (капитан А. И. Олейников), слесари П. Е. Кравченко, А. П. Гокин, складской работник П. У. Кабанова [52, л. 44—45].

Весь 1977 г. проходил в преддверии «Всенародного юбилея — 60-летия Великого Октября». В сентябре первый район активно готовился к началу учебного года в школах коммунистического труда. Всего здесь намечалось развернуть тринадцать таких школ, девять из которых создавались в бригадах докеров А. Н. Лайша, Н. В. Жиленкова, В. Г. Щелчкова, В. С. Мищенко, Г. С. Зибукова, А. М. Крашениникова, Г. И. Назарова, В. П. Кузина. Для проведения занятий в школах привлекались опытные организаторы: начальник района И. А. Капралов, его заместители Л. А. Кияшко и Н. И. Неженцев, специалисты В. И. Кучер, А. М. Грудина, Н. Г. Калутин.

Активно готовились к юбилею Страны Советов работники механической мастерской. Здесь прошло собрание цехового комитета, на котором подводились итоги работы. Первое место присудили станочному участку мастера В. В. Гуляева. Лучшей единогласно признали бригаду электриков Ю. Ф. Половинкина, особо отметили работу бригады А. Г. Соловьева и А. И. Костина. В индивидуальном соревновании между рабочими мастерской победителями стали слесарь А. Г. Немолот, медник В. В. Демидов, электрик Л. А. Бурдин, фрезеровщик В. И. Хорошев и водитель автопогрузчика В. П. Матюков. Званием «Лучший по профессии» отметили электросварщика Ю. Г. Мизинова, токаря А. С. Никифорова, слесаря-наладчика порталных кранов П. Е. Кравченко. Лучшими наставниками 1977 г. цеховой комитет признал П. Е. Кравченко и А. И. Костина.

По состоянию на 1 января 1978 г. материально-техническая база порта включала четыре перегрузочных комплекса для обслуживания транспортного флота, восемь основных причалов, из них пять для генгрузов, один лесной, один навалочный, один пассажирский с общей протяженностью 1 333 м. Кроме них действовали три вспомогательных общей длиной 215 м. Закрытые склады имели площадь 19 560, открытые площадки — 69 690 кв. м. Механизация состояла из 39 порталных и 26 передвижных кранов, 88 авто- и электропогрузчиков, двух плавкранов, 17 прочих перегрузочных машин.

Портовый флот перевозил грузы и пассажиров в пределах Авачинской губы, занимался работами в порту и с мая по ноябрь обслуживал экспеди-

цию в Корякии. Он состоял из парома ледокольного типа, двух пассажирских теплоходов, способных принять по 80 чел., пассажирского теплохода на 180 чел., двух рейдовых катеров. Портофлот также включал буксир «Вулкан» с машиной мощностью 2 300 л. с., два буксира мощностью 1 200 л. с, семь самоходных барж, лоцманский катер, бункеровщик, нефтемусоросборщик и 16 буксирных судов малой мощности. Несамостоятельный флот представляли баржа грузоподъемностью 500 т, четыре наливных баржи емкостью по 500 т, 41 плашкоут вместимостью по 100 т, три понтона, пять стотонных наливных плашкоутов и бункеровочная база «Грозный» [52, л. 10].

Новый дизель-электрический паром порта «Авачинский» с двумя главными двигателями мощностью 3 000 л. с. мог принять 140 пассажиров и 14 груженых автомашин и перевозить их со скоростью более 13 узлов. Его корпус, пригодный для работы в битом льду, мог обеспечить доставку людей и грузов по акватории Авачинской губы в течение всего года. Возглавили экипаж парома капитан Ф. П. Акимов, его старший помощник Е. В. Тришкин и старший механик В. Д. Назаренко.

16 апреля паром начал долгий путь от причалов Рижского морского порта на Камчатку на буксире спасателя Балтийского пароходства «Юрий Лисянский». А за три с лишним месяца до этого боцман «Авачинского» Алексей Константинович Лушиков поднял над судном Государственный флаг СССР. Почти четыре месяца продолжалось плавание. Судно посетило английский порт Плимут, прошло Бискайский залив, заходило в испанскую Сеуту, проследовало через Суэцкий канал, побывало в Адене. За время плавания пришлось уходить от тропических циклонов с нежными женскими именами «Сара», «Сельма», «Ванда», выдержать шторм силой в одиннадцать баллов.

Плановое задание на 1978 г. в объеме 2 800 тыс. т портовики выполнили уже к 28 ноября. До конца года сверх задания они переработали еще 109,8 тыс. т. Порт посетили 702 судна. По итогам Всесоюзного соревнования предприятий ММФ СССР за первое полугодие он завоевал второе место и денежную премию.

В 1978 г. возрос объем переработки грузов тебергами и автопогрузчиками «Тойота», которые участвовали в обработке накатных судов и использовались на транспортировке роллтрейлеров. А вот электропогрузчики почти не работали, так как они устарели и подлежали списанию [54, л. 7, 15].

В 1979 г. коллектив порта трудился под девизом: «Социалистические обязательства выполним досрочно!» На предприятии широко развернулось социалистическое соревнование «за досрочное выполнение заданий четырех лет пятилетки и претворения в жизнь решений XXV съезда КПСС». Уже к 23 октября 1979 г., к дню 36-летия со дня основания предприятия, его

труженики справились с заданием четырех лет пятилетки по основному показателю — грузообработке [55, л. 1].

Выполнение годового задания 1979 г. завершилось к 27 декабря. В этом году было обработано 2 813,5 тыс. т. На западном берегу Камчатки в Корякском национальном округе экспедиция порта выгрузила с судов 98 000 т. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования портов ММФ СССР за третий квартал предприятие завоевало переходящее Красное знамя и третью денежную премию [56, л. 1].

По сравнению с 1978 г. значительно сократились объемы переработки цемента в таре, леса, угля, но выросли объемы местных минерально-строительных материалов и доля грузов, доставленных в контейнерах. Если в 1978 г. их поступило 61 937, то в 1979 — 76 961. Налицо рост в 1,24 раза. Доля двадцатитонных контейнеров выросла соответственно с 5 896 до 8 855, то есть в полтора раза [56, л. 5].

В 1979 г. началась интенсивная переработка вместо цемента в таре его полуфабриката — клинкера, прибывавшего навалом. Возрос удельный вес контейнерной переработки специальными перегружателями на терминале. Для повышения производительности перегружателей для них изготовили крюковую траверсу, давшую возможность снимать с палуб судов технику и тяжелые грузы весом до 30 т [56, л. 113].

План 1980 г., составлявший 2 920 тыс. т, был выполнен на 102,5 %. Грузооборот составил 2 988,5 тыс. т, вплотную приблизившись к отметке три миллиона тонн. Грузов в контейнерах переработали 327 000 т, а количество прошедших через порт контейнеров выросло до 80 152, причем двадцатитонными из них были уже 13 615 [57, л. 28]. В Корякском округе в этом году перевалили 104 400 т.

Первыми с заданиями 10-й пятилетки, завершившейся в 1980 г., справились: инициатор соревнования «Пятилетка в четыре года!» бригада коммунистического труда Василия Мищенко, бригады докеров Геннадия Зибукова, Георгия Назарова, экипажи буксира «Восток» и плавкрана «Ганц», экипаж крана № 103 старшего крановщика В. Д. Цуркана [55, л. 1].

В 1980 г. в порту продолжали трудиться несколько старейших работников, пришедших сюда в 1943 г.: механик П. Т. Глубокий, слесарь Н. П. Агарев, такелажник П. Д. Пальчунов, технолог В. Ф. Ополев, подсобный рабочий А. П. Метелкин, машинист В. Д. Должиков, мастер РСУ Е. А. Тупиков (в 2003 г., когда пишутся эти строки, в живых остался лишь один из первостроителей порта — восьмидесятисемилетний ветеран Ефим Андронович Тупиков).

В этом году звания «Заслуженный ветеран порта» с вручением памятной ленты, свидетельства и ценного подарка удостоились 30 чел. Внимательное и уважительное отношение к ветеранам, сохранение лучших

традиций, создававшихся на протяжении десятилетий, всегда оставалось характерной чертой предприятия. Одной из них являлось сохранение преемственности поколений тружеников: «Увеличение числа ветеранов плотворно сказывается на воспитании молодежи» [55, л. 5].

Долгое время в порту проработали В. И. Хоменко, Н. А. Ткачук, И. К. Тростянку, Д. Г. Кирюшов, Е. Н. Боронин, А. Н. Балабанов, А. А. Барабышкин, Г. Г. Барышников, В. И. Бурдинский, В. П. Виноградова, Ю. А. Вшивков, А. П. Гокин, О. И. Грень, А. А. Григорик, И. П. Егельский, Н. И. Журко, Г. С. Зибуков, Д. Г. Кирюшов, И. Ф. Колотилко, Е. И. Костина, Л. Д. Кочетова, Н. Е. Крамаренко, В. П. Кузин, С. Д. Кузьмин, Г. П. Лаптий, С. С. Лавушов, Г. Н. Лысенко, В. В. Мальцев, Д. М. Орлик, Е. Ф. Осовик, Н. М. Пантелеев, Н. А. Пуртов, А. Т. Рублевский, А. М. Скиндер, А. С. Слободяник, М. С. Сучек, А. А. Ускиряев, А. И. Чиж, К. И. Чикмарев, В. П. Шевцов и многие другие.

В 1971 г. указом Президиума Верховного Совета СССР за выдающиеся успехи в выполнении заданий пятилетнего плана звание «Герой Социалистического Труда» с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот» было присвоено бригадиру портовых рабочих Николаю Ефимовичу Стародубцеву. Он стал единственным героем труда за всю историю портового хозяйства г. Петропавловска-Камчатского.

Многих работников порта родина отметила правительственными наградами: В. М. Шабунина, И. П. Егельского, Г. С. Зибукова, Б. Г. Гуляева — орденом Трудового Красного Знамени, Г. П. Иванова, Г. Н. Калугина, В. П. Кузина, В. И. Кабанова, В. И. Овчинникова, В. К. Никитина — орденом «Знак Почета», В. А. Кошетар, С. Д. Кузьмина, Ю. А. Померанцева, Е. Ю. Рыжова, Н. А. Ткачука, В. Б. Лесневского, А. Н. Буткова, С. В. Дудко, Г. Е. Калугина, В. В. Мальцева — орденом Трудовой славы III степени.

Ряд портовиков получил звание «Почетного работника морского флота». В их числе И. П. Егельский, В. П. Кузин, В. С. Мищенко, В. Ю. Зак, Н. А. Ткачук, А. П. Кравцов, Р. Ф. Баширов, Г. С. Зибуков, Ю. П. Тарапутов, Л. В. Юшкова, И. В. Давидчук, Г. Д. Паломарчук, П. А. Перелыгин, Б. Г. Афанасьев, В. И. Демьяненко, В. П. Кулаков, А. П. Николаев, К. Ф. Пестун, С. М. Цыбульков и другие.

За прошедшие десятилетия на предприятии сложилось немало славных трудовых династий: Вашкиных, Костиных, Смирновых, Колошницких, Лесниковых, Салеевых, Колотилко, Юшковых, Глубоких, Подрубилиных, общий производственный стаж которых насчитывал многие десятилетия. Так, рекордсмен — династия Вашкиных — отработала к началу XXI в. в общей сложности 189 лет: ее глава С. П. Вашкин — первостроитель — трудился в порту 34 года, его сын Геннадий — 40 лет, их дело продолжает

внук Владимир. Бок о бок с двумя последними представителями этой династии работали их жены Светлана и Наталья. Семья Костиных имеет общий стаж работы на предприятии 177 лет, Салеевых — 155 лет.

Еще одной славной традицией предприятия стало увековечение памяти людей, внесших большой вклад в его развитие: их именами назывались суда вспомогательного флота. Первым из них стал морской буксир «Василий Кириллов». В 1979 г. именем инженера управления порта назван пассажирский теплоход «Василий Голубев», а через год второе пассажирское судно стало «Алексеем Марковым» в честь проработавшего свыше двух десятков лет ветерана Великой Отечественной войны помощника кранмейстера А. С. Маркова. Последний «пароход и человек» — «Анатолий Крашенинников», «тезка» знатного бригадира докеров-механизаторов, встал к причалу порта в 1990 г. . .

Вот на этом и завершим повествование о развитии портового хозяйства г. Петропавловска-Камчатского. Завершим его годами, которые позже с чьей-то подачи получили название «периода застоя». Впрочем, о том, какой это был «застой», читатель сам может составить себе представление из изложенного выше. На наш взгляд, более правильно было бы их именовать «периодом планомерного развития экономики». Наибольшего подъема Петропавловский морской торговый порт в советский период своей истории достиг в 1985—1989 гг., когда через него ежегодно проходило 3,5—3,9 млн т.

Изменение в стране политической ситуации, ломка сложившихся экономических отношений и их ускоренная капитализация, небывалый в истории передел собственности, фактическая ликвидация основного пользователя портовой территории и акватории — Камчатского морского пароходства привели к резкому сокращению грузооборота, который в 2000 г. был равен всего 672, 4 тыс. т, то есть почти впятеро меньше, чем в середине 1980-х гг. [58, с. 452].

К началу XXI в. порт имел двенадцать причалов: № 1, 2 и 3 — для навалочных грузов, леса и металла, № 4 — для рефрижераторных и генеральных грузов, № 5 — для стоянки пассажирских судов местного сообщения, рейдовых катеров и буксиров, № 6 — для стоянки крупных пассажирских судов и приема генеральных грузов, № 7, 9, 11 и 12 — для генеральных и навалочных грузов, 3,5-тонных контейнеров, № 8 — для обработки таможенных грузов, № 10 — для крупнотоннажных контейнеров, № 3а, 3б, и 3в — для стоянки и ремонта судов портового флота.

В настоящее время причалы состоят на балансе морской администрации порта Петропавловск-Камчатский. Перевалку грузов на них производит открытое акционерное общество «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт», являющееся наследником боевой и трудовой

славы и замечательных традиций, накопленных портовиками за шесть предыдущих десятилетий.

Общество располагает несколькими десятками портальных кранов грузоподъемностью до 40 т, двумя плавкранами, контейнерными перегружателями и портальными перегрузчиками грузоподъемностью до 30 т, ковшовыми погрузчиками, сотней автопогрузчиков, способными поднимать до 10 т. Его закрытые и открытые склады могут принять соответственно 10,7 и 71,2 тыс. т. В состав портового флота входят более пятидесяти грузовых плавсредств, полтора десятка буксиров, шесть бункеровщиков, нефтесборщики, сборщики льяльных вод, катера, два парома, водолей, рефрижераторное судно [58, с. 389—390].

История портового хозяйства Петропавловска не завершена: она пишется и в наши дни. Будем надеяться, что наши современники и те поколения, которые придут им на смену, внесут в нее своим трудом еще множество славных страниц.

ИСТОЧНИКИ

1. **Камчатский областной краеведческий музей.** Фонд А. Н. Виноградова.
- 1а. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 10.
2. **Камчатская правда.** Комплект за 1946 г.
3. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 14.
4. Там же, д. 6.
5. **ГАКО**, ф. 289, оп. 1, д. 16.
6. Там же, д. 12.
7. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1142.
8. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 23.
9. Там же, д. 19.
- 9а. **ГАКО**, ф. 664, оп. 1, д. 3.
- 9б. Там же, д. 4.
10. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 20.
11. Там же, д. 26.
- 11а. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1246.
12. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 46.
13. Там же, д. 29.
14. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1680.
15. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 38.
16. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1775.
17. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 47.
18. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1555.
19. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 62.
20. Там же, д. 53.
21. Там же, д. 107.
22. Там же, д. 68.

23. Там же, д. 57.
24. Там же, д. 82.
25. Там же, д. 89.
26. **Камчатский моряк**, 10 января 1957 г.
27. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 202.
28. Там же, д. 81.
29. Там же, д. 138.
30. **Камчатский моряк**, 20 января 1959 г.
31. Там же, 21 мая 1959 г.
32. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 135.
33. Там же, д. 137.
34. Там же, д. 152.
35. **Камчатский моряк**, 19 января 1960 г.
36. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 158.
37. **Камчатский моряк**, 14 января 1961 г.
38. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 188.
39. **Камчатский моряк**, 18 января 1962 г.
40. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 174.
41. Там же, д. 153.
42. Там же, д. 215.
43. Там же, д. 224.
44. Там же, д. 255.
45. Там же, д. 290.
46. Там же, ф. 166, оп. 1, д. 635.
47. Там же, ф. 298, оп. 1, д. 306.
48. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 44, д. 63.
49. **ГАКО**, ф. 298, оп. 1, д. 495.
50. Там же, д. 543.
51. Там же, д. 570.
52. Там же, д. 569.
53. Там же, д. 539.
54. Там же, д. 596.
55. Там же, д. 650.
56. Там же, д. 621.
57. Там же, д. 649.
58. **Морские порты России**. 2001. — М. — 2001. — 560 с.

ПЕТРОПАВЛОВСКОЕ ПОРТОУСТРОЙСТВО В ПЕРВОЙ ТРЕТИ XX в.

**Доклад заведующего портовыми изысканиями в Тихом океане
Министерству торговли и промышленности России
от 21 августа 1913 г.**

Петропавловская гавань. Предписанием от 11 июля 1913 г. за № 6593 Отдел торговых портов указал мне представить более подробные данные о месте расположения и размерах прибрежной полосы Петропавловской гавани в связи с вопросом о передаче ее в ведение Министерства торговли и промышленности. Во исполнение означенного предложения честь имею... сообщить нижеследующее:

В части Авачинской губы имеется вполне укрытая бухта, носящая название Петропавловской. Бухта эта образована Сигнальным полуостровом, который, начинаясь от горы Никольской, тянется с *N* на *S'* почти параллельно берегу, образуя укрытую бухту. Узкая песчаная низменная коса, идущая от восточного берега материка на *NW* и *W* на длину 220 сажень, разделяет гавань на внутреннюю и внешнюю. Вся длина Петропавловской гавани около одной версты. Глубины в ней меняются от 9 $\frac{1}{2}$ до 4 саженей.

Внешняя гавань с проходом в нее шириною около девяноста сажень между рифом (составляющим продолжение Сигнального полуострова) и берегом имеет по направлению *NNW* около 400 сажень и наибольшую ширину около 180 сажень, глубины же в ней от 9 до 8 сажень, постепенно уменьшаются к берегам. Грунт дна — ил и мелкий камень.

Внутренняя гавань, называемая иногда «Ковшом», имеет треугольную форму с длиной сторон около 200 сажень. Глубина посредине этого Ковша 8—7 сажень. Грунт дна песчаный и песчано-глинистый. Глубина постепенно уменьшается к береговым отмелям, выступающим на несколько саженей от берега и круто обрывающимися на глубину 4—5 сажень. Проход в Ковше, идущий между косою и Сигнальным полуостровом шириною около 50 сажень, сужен 24 футовой отмелью до 30 сажень, глубина же прохода посредине его около 6 сажень. Гавань эта очень хорошо защищена от ветров и очень удобна для производства исправления судов, но стоять в ней надо ошвартовавшись к берегу вследствие ее незначительных размеров.

Распределение пристаней в настоящее время. Крайняя южная оконечность Сигнального полуострова обращена в настоящее время Морским ведомством в угольную пристань и склад. Площадь, занимаемая угольным складом, равная около 5 000 кв. сажень, имеет длину около 100 сажень и ширину около 50 сажень; на этой площади расположены не только склады и пакгаузы Морского ведомства, но нашлось даже место для хранения на берегу шхун, конфискованных охранными судами Морского ведомства. Угольные склады Морского ведомства сообщаются при помощи дороги, идущей по берегу бухты вдоль *O* берега Сигнального полуострова, с городом.

На участке Морского ведомства последним устроены две ряжевых пристани... Следующим участком, удобным для причала, является участок, арендованный Добровольным флотом... На этом участке имеются два пакгауза Добровольного флота, и он оборудован свайной деревянной пристанью, допускающей причаливание к ней судов с осадкой около 22 фут. Пристанью этой пользуются не только суда Добровольного флота, но и другие частные и казенные пароходы, посещающие Петропавловск. На пристань с помощью водопровода проведена пресная вода. На территории около этой пристани имеется пять пакгаузов местных частных фирм. Пристань хорошей грунтовой дорогой соединена с городом.

Наконец так называемая «Коса» служит местом выгрузки строительного материала (кирпича, леса, цемента, камня и т. п.) Длина ее равна 220 саженям при средней ширине в 10 сажень. От косы идет дорога в город.

Таким образом, из имеющихся в настоящее время трех участков для причала и складов, один у мыса Сигнальный (размерами 100 на 50 сажень) находится в распоряжении Морского министерства, а двумя пользуется торговое мореходство, причем из двух последних только один оборудован пристанью.

Несомненно, что в ближайшем будущем потребуется улучшить условия стоянки и производства грузовых операций, как в Ковше, так и во внешней гавани, главным образом у «Косы».

Поэтому для нужд торгового мореплавания необходимо передать в ведение Министерства торговли и промышленности береговую полосу Внутренней гавани (Ковша) около 700 пог. сажень, Косу — 220 пог. сажень и часть восточного берега — 550 пог. сажень... Средняя ширина береговой полосы назначена около 20 сажень.

Морскому же ведомству желательно предоставить западный берег Внешней гавани, т. е. береговую полосу длиной 250 сажень к северу от мыса Сигнального. При описанном распределении Морское ведомство могло бы удвоить площадь своей портовой территории и угольных складов, расположенных так, что они могут быть ограждены от остальной части порта и посещения посторонних лиц, а Министерство торговли и промышленности в будущем имело бы возможность устраивать нужные портовые сооружения на территории, уже сейчас служащей целям торгового мореплавания. Ширину береговой полосы пришлось ограничить 20 саженями, вследствие близости частных построек к берегу и вследствие того, что береговая полоса, кроме участков Морского ведомства, Добровольного флота и Косы, представляет собой крутой косогор...

На основании изложенного казалось бы желательным: передать Министерству торговли и промышленности участки: а) Добровольного флота; б) Косу и в) береговую полосу средней шириной 20 сажень на длину около 700 сажень погонных во внутренней гавани и 550 пог. сажень во внешней гавани.

Оставить в распоряжении Морского министерства [теперешний] участок... и присоединить к нему 100 сажень береговой полосы к северу от теперешнего участка.

Заведующий изысканиями в Тихом океане инженер *Георгий Фаерман*
РГИА, ф. 95, оп. 11, д. 2212, л. 25—27 об.

**Доклад управляющего Министерством торговли и промышленности
в Совет Министров «О разрешении производства работ по устройству
укрепления Кошки в Петропавловской гавани на Камчатке», 1919 г.**

Гавань г. Петропавловска, административного центра всего Камчатского края, имеет важное государственное значение, доставляя единственное удобное сообщение названного края и сосредоточивая в себе всю торговую жизнь рыбопромышленности Камчатки.

В сознании важного значения г. Петропавловска, Отдел Портов (на коем... лежит заведование делами о сооружении, благоустройстве, содержании и пользовании торговыми портами в Государстве и технический надзор за морскими побережьями, на котором имеются порты или судоходные убежища), еще в 1912 году озаботился включением в сметные предположения обследования, в числе прочих важных пунктов Тихоокеанского побережья, и гавани в г. Петропавловске.

В 1915 году означенная бухта действительно была обследована, и составлен проект устройства в ней порта. Но до сего времени затрудненность финансового положения Государства, обусловленная военными обстоятельствами, лишила возможности Министерство Торговли и Промышленности осуществить намеченное к постройке сооружение в Петропавловской гавани. Эта гавань имеет ту редкую особенность, что в ней самыми природными условиями создан естественный волнолом, вполне защищающий место перегрузочных операций от проникновения в него волнения.

Означенный волнолом, именуемый Кошкой, был сильно поврежден в 1917 году осенними штормами, а осенью 1918 г. его совсем прорвало. Если своевременно не принять меры по его восстановлению и ремонту, то ему угрожает опасность полного разрушения.

В настоящее время это крайне неблагоприятно отразится на сношениях Камчатского края и на обслуживании рыбопромышленности, в будущем же, при создании в Петропавловске порта, вызовет миллионные затраты со стороны казны на создание нового искусственного волнолома.

Во избежание таковых последствий, производство укрепления Кошки, согласно составленной технической сметы, рассмотренной в Междуведомственном Совещании по протоколу 1 мая с. г. и утвержденной им в сумме 200 000 руб., представляется неотложно необходимым.

В виду всего изложенного, Министерство Торговли и Промышленности полагало бы признать:

1) Подлежащими исполнению в 1919 г. работы по укреплению Кошки в Петропавловской гавани на Камчатке.

2) Необходимым отпустить на их производство... 200 000 руб. из средств Государственного Казначейства по смете на 1919 г.

Об изложенном Управляющий Министерства Торговли и Промышленности имеет честь представить на благоусмотрение Совета Министров.

За Управляющего Министерства Торговли и Промышленности *А. Окороков*

За Начальника Отдела Торговых Портов *Фаерман*

ЦГАОР СССР, ф. 1700, оп. 7, д. 4, л. 184—184 об.

Протокол межведомственного совещания при Петропавловском-на-Камчатке приписном пункте № 1 от 6 мая 1926 г.

Слушали: 1. О разбивке и эксплуатации портовой территории. Докладчик т. Пестов, говорит, что на основании постановления совещания при Камчатском губревкоме необходим отвод территории в связи с открытием приписного пункта.

Считать необходимым осмотреть территорию, на которую претендует порт, создав комиссию из представителей заинтересованных ведомств.

2. О приписке судов (Пестов). Приписку считать необходимой ввиду неимения на местном рынке некоторых предметов, необходимых судну по требованиям, предъявляемым техническим надзором. Капитану порта установить срок, в какой судовладельцы могли бы приобрести все необходимое, а местной госторговле удовлетворить спрос по возможности.

3. Об экономических перспективах Петропавловского порта и его оборудования. Ввиду отсутствия в Петропавловском порту удобных складочных помещений и причалов, в которых ощущается острая нужда, просить Владивостокский порт произвести постройку таковых, а капитану порта поручить выяснить экономические перспективы Камчатки и значение Петропавловского порта, как базисного пункта, могущего обслужить Камчатку, и представить доклад на межведомственное совещание для представления в губплан.

ГАКО, ф. 30, оп. 1, д. 22, л. 7.

Протест жителей Петропавловска, адресованный городскому совету (1927 г.)

В первом составе горсовета в 1926 г. от жителей г. Петропавловска депутатов не было. При отводе городской береговой территории Петропавловскому порту, была отведена порту вся городская береговая полоса от северного мыса Раковой бухты до границ селения Сероглазка на протяжении 8 верст, не оставив за городом ни одной сажени свободной городской береговой территории, и этим лишил жителей города доступа к воде.

Нами был послан в горсовет протест с просьбой о том, чтобы оставить за городом Озерную Кошку — самое необходимое место для городского населения. Летом [здесь] производится лов рыбы и ее заготовка, на зиму заготавливается сено, дрова и стоянка мелкого крестьянского каботажа, а также является пунктом привоза для сбыта из окрестных селений сельскохозяйственных продуктов.

Наша просьба осталась в делах горсовета без всякого внимания, так как дело о портовой территории было отправлено в центр на утверждение.

Московское представительство Далькрайисполкома не согласилось с этим отводом, внесло по этому вопросу свое особое, вполне правильное, заключение и возвратило это дело обратно на окончательное заключение в Петропавловский горсовет.

Дело это разбиралось в коммунально-хозяйственной секции 30 мая с. г., после чего было передано в президиум горсовета, [который.] считая вопрос об отводе территории порту вопросом важного значения, передал на рассмотрение и выражение своего мнения избирателей по коллективам и в третий избирательный

участок. Неорганизованные граждане г. Петропавловска, все коллективы, как незаинтересованные лица, отнеслись к этому вопросу невнимательно, некоторые коллективы присоединились к мнению коммунальной секции, другие к неорганизованным гражданам, а некоторые отнеслись халатно, отводя для порта только одну пристань (с чем мы совершенно не согласны). Президиум горсовета рассмотрел все коллективные постановления и назначил комиссию, которая окончательно вырешила портовую территорию и передала в президиум горсовета резолюцию. Резолюцию комиссии президиум утвердил без всяких изменений и представил на утверждение пленума горсовета, состоявшегося 15 июля 1927 г., на которое явилось из 51 членов всего 26, часть заинтересованных членов из городских жителей разошлись по разным работам и не могли присутствовать на заседании. При голосовании на пленуме этого вопроса было предложено две резолюции: первая, выработанная коммунальной секцией от 30 мая 27 г., по которой отходила порту половина Озерной кошки, вторая, выработанная вышеупомянутой комиссией, которая оставляла за городом всю Озерную кошку. Первая резолюция прошла 14 голосов «за» и 12 «против», и вторая — 12 «за» и 14 «против», и половина Озерной кошки от мыса Никольской горы с Дальгосторговским складом отошла порту.

На Озерной кошке сосредоточено почти все городское хозяйство, отведено место для привязи ездовых собак, здесь же заготавливается ежегодно корм для них, складывается для зимнего хранения жителями города сено, дрова, шлюпки, кунгасы, есть выстроенные жителями лабазы для хранения рыбы и рыболовных принадлежностей. Кроме того, в дальнейшем населением города на Озерной кошке будет сосредоточена вся хозяйственная база города.

Если с государственной точки зрения является необходимостью устройство в Петропавловске порта, то для устройства такового мы считаем вполне [достаточно] шестиверстной береговой полосы без Озерной кошки. На основании вышеизложенного мы, нижеподписавшиеся жители г. Петропавловска, просим оставить Озерную кошку за городом, так как без нее население города будет лишено места, где бы оно могло производить хозяйственные заготовки и причалы.

ГАКО, ф. 166, оп. 1, д. 56, л. 52.

Выписка из протокола заседания бюро Камчатского областного комитета ВКП(б) № 77 от 8 апреля 1931 г.

Доклад т. Колесниченко о подготовке порта к навигации... констатирует:

- 1) отсутствие каких-либо работ по портостроительству;
- 2) недостаток рабсилы для погрузо-разгрузочных работ;
- 3) отсутствие жилья для приема рабочих;
- 4) острый недостаток в складочных помещениях, как в открытых, так и закрытых;
- 5) отсутствие причалов для приема пароходов;
- 6) полное отсутствие механизированных приспособлений для погрузо-разгрузочных работ;
- 7) крайний недостаток во вспомогательных плавсредствах. Имеющиеся не закончены ремонтом;
- 8) порт не имеет собственного водопровода;

9) угольная база СТФ систематически из года в год недоснабжается, в результате чего приходящие пароходы имеют большие непроизводительные простои. Также плохо обстоит дело со снабжением порта жидким топливом;

10) отсутствие лоцманской службы привело к тому, что в 1930 г. 9 пароходов сели на мель;

11) имеющаяся государственная радиосвязь совершенно неспособна обслужить пароходы, что значительно затрудняет маневрирование пароходов в водах Камчатки;

12) установленное Совторгфлотом расписание срочных рейсов систематически нарушается, что дезорганизует работу порта;

Все эти недостатки говорят об абсолютной неподготовленности порта и агентства СТФ к предстоящей навигации и ставят под прямую угрозу срыва выполнения увеличенного по сравнению с прошлым годом на 326 % плана грузооборота, особенно по обслуживанию рыбной путины.

Исходя из этого, бюро областного комитета считает необходимым:

1) Просить крайком партии воздействовать на управление Мортрана Тихоокеанского бассейна по оказанию помощи Петропавловскому порту в следующих вопросах:

а) забросить не менее 400 рабочих-грузчиков для погрузо-разгрузочных работ, а также обеспечить необходимой квалифицированной рабочей силой строительство порта;

б) выделить для Петропавловского порта не менее 5 моторных катеров, одного буксирного катера в 300 сил, 29 кунгасов в 20—25 т или взамен 10 стотонных барж;

в) обеспечить Петропавловский порт в навигацию 1931 г. собственной радиостанцией;

г) снабдить порт трубами для устройства водопровода;

д) забросить в течение июня — июля уголь и топливо;

ж) для обеспечения связи с материком в течение круглого года выделить ледокол;

е) спустить подъемный кран в 50 т для разгрузки тяжеловесов;

з) для форсирования портостроительства прислать землечерпательный караван.

2) Просить УБЕКО Дальвостока (Управление безопасного кораблевождения. — С. Г.) обеспечить Петропавловский порт лоцманской службой и поставить на Петропавловском маяке сирену;

3) Всю ответственность за погрузо-разгрузочные работы возложить на СТФ;

4) Обязать портчасть СТФ и порт обеспечить к 1 мая постройку барака на 200 рабочих и к 1 июня — еще на 200 чел...

б) Обязать порт спешно приступить к постройке пакгауза в 5 000 т и к 1 июня закончить, а также к работам по расширению территории для складки наружных грузов...

7) Портчасти СТФ и АКО договориться о постройке временного типа причала и понтонов для разгрузки и погрузки пароходов не позже 1 июня...

Секретарь областного комитета ВКП(б) Якушин
ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 11, л. 127.

**Приказ по Главному Камчатскому агентству Совторгфлота
№ 74 от 6 июля 1931 г.**

В связи с переходом на ударные темпы работ части вновь прибывших рабочих-грузчиков, из коих организовались три ударные бригады: № 1 в числе 14 человек с бригадиром Семеновым, № 2 в числе 15 человек с бригадиром Букраевым и № 3 в числе 12 человек с бригадиром Васильевым, предлагаю всем сотрудникам агентства и управления порта принять все меры к оказанию помощи ударникам в их работе путем:

1) организации погрузо-разгрузочных работ таким образом, чтобы исключалась всякая возможность простоя грузчиков-рабочих;

2) производить преимущественное удовлетворение всех нужд ударников, как-то: в первую очередь выплату зарплаты, по мере увеличения жилого фонда предоставлять в первую очередь ударникам лучшие помещения;

3) в соответствии с постановлением ЦК водников, Наркомвода и Водсекции, препровожденному агентству 12 июня с. г., ввести первоочередное снабжение ударников дефицитными ненормированными продуктами питания, выдавать в первую очередь ордера на остродефицитные товары, для стимуляции же роста производительности труда, повышения качества работы и поощрения отличившихся в выполнении трансфинплана, ввести премирование, как отдельных ударников, так и отдельных бригад...

Не реже одного раза в декаду предоставлять сводки о работе ударных бригад.

Грузовая ударная бригада т. Семенова: Семенов Дмитрий Степанович, Петеев Иван Акимович, Тихоненко Василий Павлович, Захаров Михаил Иванович, Беликов Василий Иванович, Дворецкий Евгений Федорович, Хохлов Николай Васильевич, Цуканов Петр Прокофьевич, Шевцов Иван Федорович, Шевцов Федор Кузьмич, Фомин Григорий Федорович, Гальцев Василий Павлович, Макаров Иван Иванович, Волков Иван Тимофеевич.

Бригада грузчиков № 2 т. Букраева: Букраев Павел Филиппович, Зуев Денис Устинович, Асташенков Петр Яковлевич, Мельчехин Степан Архипович, Садовицкий Фома Яковлевич, Семенов Николай Ефимович, Нерушев Федор Андреевич, Зюзин Иван Романович, Москалев Дмитрий Семенович, Носов Михаил Иванович, Лукьянов Семен Степанович, Ширяев Василий Арсентьевич, Москалев Петр Иванович, Май...шкин Устим Каматович, Плюскин.

Бригада т. Васильева: Васильев Василий Семенович, 1897 г. р., Башкатов Владимир Васильевич, 1911 г. р., Жирнов Филипп Александрович, 1910 г. р., Овечкин Михаил Михайлович, 1910 г. р., Коновалов Михаил Николаевич, 1905 г. р., Тужилкин Григорий Сергеевич, 1910 г. р., Поливач Михаил Андреевич, 1907 г. р., Сергеев Егор Филиппович, 1910 г. р., Финашин Василий Тимофеевич, 1912 г. р., Харитонов Николай Дмитриевич, 1905 г. р., Сенгутин Григорий, 1903 г. р., Привалов Алексей Васильевич, 1910 г. р.

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 3, л. 33, 35, 38.

Социалистический договор

Учитывая важность социалистического строительства нашей страны и скорейшего осуществления пятилетнего плана народного хозяйства, в особенности в период реконструкции нашей промышленности и перестройки сельского хозяйства на базе крупного социалистического коллективного сектора, а также классовой борьбы и борьбы со всякими вредительствами, которые стараются затормозить темпы нашего социалистического строительства, мы, артель грузчиков № 3 при Совторгфлоте гор. Петропавловска с 5-го июля 1931 г. объявляем себя ударниками и вызываем остальные артели грузчиков на социалистическое соревнование, на следующие нормы выработки и другие примеры.

Нормы выработки на береговой разработке угля — 4,5 т, бочковой и мешки — 5 т, остальные грузы — 4 т. Трюмовые работы: уголь с трюма на палубу — 7 т, бочковой и мешочный — 7 т, остальные грузы — 5 т.

Обязуемся решительно вести борьбу среди своей артели с прогульщиками, пьянством, хулиганством и воровством. Во время работ бережно относиться ко всяким грузам. Подписаться на каждый месяц по 115 рублей каждый на заем пятилетки в три года. Со своей стороны ходатайствуем перед администрацией Совторгфлота и другими соприкасающимися органами сразу. Во время работы строго регулировать рабочей силой в смысле пропорционального распределения груза среди артелей грузчиков, а также ни в коем случае не допуская простоя. В случае простоя простояное время оплачивать [как] рабочий день из расчета среднего месячного заработка, а если простой по вине руководителя работ, [то] оплату простоя [производить] за счет такового.

Добиться перед администрацией в столовой во внеочередном порядке получать обед. Составить очередное расписание артелей грузчиков для пользования в выходные бани, кроме того, снизить оплату. Добиться перед правлением... в первую очередь об удовлетворении необходимыми дефицитными товарами по твердым ценам, а также месячную норму получать без очереди. Регулярно проводить собрание среди рабочих, выявляя все недостатки, после чего быстро ликвидировать таковые. Ускорить обеспечение рабочих постельными принадлежностями как-то: матрасами, одеялами, полотенцами и спец. мылом, а также чайниками и кружками, и чтобы был кубовщик для кипячения кипятку.

9 июля 1931 г.

Германов Н. А., Рудаков А. А, Костыркин З. Т., Галкин А. Ф.,

Яковлев В. Л., Лучков П. Ф., Кобин П. Е., Гузенко В. В.,

Лихашерстов А. Ф., Дербенченко Н. А., Гузенко П. Т.,

Дербенченко И. А., Нарец И. Е, Кашинский С. Я., Дербенев В. А.

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 3, л. 43.

Ведомость судов Петропавловского-на-Камчатке портового управления Совторгфлота на 1 января 1933 г.

Суда, значившиеся по балансу на 1 января 1932 г.: 1. Катер № 1 с мотором системы «Пента», 35 л. с., железный корпус ледокольного типа. 2. Баржа деревянная 17 т. Тип судна: утюг. 3. Шлюпка плоскодонная 21 фут, 3 шт., речного

типа, 1931 г. постройки. 4. Исобуни японского типа, 1931 г. Общая стоимость 35 495,54 руб.

Суда, вновь поступившие в отчетном году: 1. Катер № 2 (такой же как первый) 25 486 руб. 2. Катер № 3 с мотором «Кельвин», 36 сил, железный корпус ледокольного типа. 3. Катер № 12 с мотором «Кельвин» в 30 л. с., железный корпус. 4—5. Баржи деревянные на 20 т, утюг, 1931 г. по 5 840,58 руб. 6. Кунгасы деревянные № 8 и 9, 32 и 39 футов по 1 100 руб. 7. Девять кунгасов, от 30 до 48 футов длиной. 8. Вельбот № 4 деревянный. 9. Корпус для моторного катера.

Всего на сумму 132 948 руб. 70 коп.

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 7, л. 57—58.

Ведомость зданий и сооружений порта на 1 января 1933 г.

Здания служебные. 1. Контора — деревянный флигель. 2. Сарай пожарный каркасный. 3. Склады. 4. Мастерские деревянные. 5. Кузница — деревянный каркас. 6. Мастерские плотницкие. 8—9. Склады топлива. 10. Кладовая деревянная. 11. Будка сторожа. 12. Конюшня. 13. Забор речный. 14. Забор из оцинкованного железа.

Здания жилые и коммунальные. 15. Одноэтажный деревянный дом. 16. Флигель с деревянным каркасом. 17. Двухэтажный деревянный дом. 18—19. Бараки № 1 и 2. 20—21. Кухни. 22—24. Уборные.

Гидротехнические сооружения. 25. Засыпка портовой территории. 26—27. Пристань деревянная № 1 и 2. 28—29. Пирс кунгасный № 1 и 2. 30. Дека-вилька. 31. Стрела для тяжеловесов. 32. Водопроводная деревянная будка. 33. Ограждение для улиц.

Здания и сооружения, вновь поступившие в отчетном году. 34—35. Пакгаузы № 1 и 2. 36—40. Жилые деревянные рубленые дома. 41. Сторожевые будки 3 шт. 42—44. Бараки № 1, 2, 3. 45. Материальный склад, каркасный, деревянный. 46. Шлакобетонный дом. 47. Слесарно-кузнечные мастерские. 48. Столярная мастерская, каркасная. 49. Склад для горючего. 50. Склад пороховой. 51. Двухэтажный деревянный рубленый жилой дом. 52. Конюшня каркасная. 53. Распределитель каркасный. 54. Овощехранилище. 55. Коровник. 56. Амбулатория. 57. Билетная касса. 58. Баня. 59. Водопровод. 60. Дом деревянный (бывший Лобастова). 61. Казарма двухэтажная деревянная.

Всего на 1 376 106 руб. 81 коп.

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 7, л. 59—61.

**Статистические данные о деятельности Петропавловского
портового хозяйства в 1913—1929 гг.**

Год	Ввоз, т	Вывоз, т	Всего, т	Пассажиры	Суда
1913	8 619	627	9 246	—	35
1914	5 960	531	6 475	—	40
1915	2 418	833	3 251	—	33
1916	2 962	898	3 860	—	33
1917	2 719	1 206	3 925	—	29
1918	2 059	801	2 860	—	20
1919	5 715	829	6 574	—	31
1920	1 974	373	2 347	—	20
1921	957	121	1 079	—	16
1922	2 446	182	2 628	—	27
1923	3 865	290	6 776	6 170	50
1924	1 354	216	1 570	—	43
1925	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—
1927	6 600	3 775	10 375	—	40
1928	13 957	9 400	23 357	—	53
1929	—	—	29 000	—	77

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 177а, л. 9.

МАТЕРИАЛЫ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПЕТРОПАВЛОВСКОГО МОРСКОГО РЫБНОГО ПОРТА (1933—1980 гг.)

Названия и ведомственная принадлежность предприятия

Управление транспорта, порта и связи Акционерного Камчатского общества (1933—1936 гг.).

Петропавловский-на-Камчатке рыбный порт Акционерного Камчатского общества (1936—1938 гг.).

Петропавловский-на-Камчатке рыбный порт Народного комиссариата пищевой промышленности СССР (1938—1939 гг.).

Петропавловский-на-Камчатке рыбный порт второго разряда Акционерного Камчатского общества (1940—1945 гг.).

Петропавловский-на-Камчатке рыбный порт Камчатского государственного рыбопромышленного треста (1945 г.).

Петропавловский-на-Камчатке рыбный порт Главкамчатрыбпрома (1945—1957 гг.).

Петропавловский морской рыбный порт Управления морского активного рыболовства Главкамчатрыбпрома (1957—1958 гг.).

Петропавловский морской рыбный порт Управления тралового и рефрижераторного флота Главкамчатрыбпрома (1959—1967 гг.).

Петропавловский морской рыбный порт Камчатрыбпрома (1967—1991 гг.).

Государственное предприятие «Петропавловский морской рыбный порт» (1992—1994 гг.).

Акционерное общество открытого типа «Петропавловский морской рыбный порт» (с 1994 г.).

Больше внимания погрузо-разгрузочным работам в порту

Одним из наиболее ответственных участков работы порта являются погрузо-разгрузочные работы. В Петропавловском порту с погрузо-разгрузочными работами не все благополучно. В ночное время территория работ не всегда обеспечивается достаточным освещением. Узкоколейные пути на причалах имеют слишком малые радиусы кривых, что затрудняет движение груженых вагонов. Почти все вагонетки требуют ремонта или переделки (перестановки осей) ходовых частей.

Озерновские склады не обеспечены ни береговыми, ни складскими трапами. Грузчики не обеспечены помещением для отдыха, что особенно будет влиять на производительность их труда в зимнее время. Перечисленные недостатки являются нарушением элементарных требований правил техники безопасности и производственной санитарии.

Управлению порта необходимо срочно заняться устранением этих недостатков. Обеспечить погрузо-разгрузочные работы нормальными условиями труда — значит сократить простои судов в порту.

Камчатская правда, 24 сентября 1933 г.

Административно-технический персонал управления порта АКО на 1 апреля 1935 г.

Ф. И. О.	Должность	Год рождения	Образование	
Веселкин Николай Петрович	врид. начальника порта	1900	среднее	су
Архангельский Андрей Дмитриевич	капитан порта	1908	пятилетнее	су
			реальное	
Шрамко Петр Васильевич	диспетчер	1889	пятилетка	тф
Жарков Николай Евгеньевич	портнадзор	1914	педтехникум	ст
Карпенко Владимир Алексеевич	начальник транспортного отдела	1899	мореходка	су
Малышев Иван Захарович	начальник погрузо-разгрузочного отдела	1890	сельская приходская школа	ст
Кокряцкий Александр Паисович	заместитель заведующего погрузо-разгрузочного отдела	1912	пятилетка	
Турутин Григорий Федорович	начальник ВСПО	1907	сельское	рз
Хромой Николай Федорович	главный бухгалтер	1895	среднее	сч
Пиль Василий Максимович	начальник снабжения	1902	сельское	ст
Проппер Георгий Вениаминович	инженер	Состоит на службе в строите:		
Муратов Василий Андреевич	техник	1911	строительный техникум	пф
Петрищев Евгений Львович	спецработник	1910	девятилетка	пс
Старкова Анна Никифоровна	заведующий плановым от-делом	1904	Мосрыбвтвуз	ин
...кган Вольфред Янович	механик	1896	четыреклассное училище	эк
Завадский Ян Янович	старший стивидор	1904	мортехникум	эк
Столяров Иван А.	бухгалтер	1909	семилетка	бу
Карташевская З. П.	бухгалтер	1885	женская гимназия,	бу

**Докладная записка о состоянии порта секретарю обкома ВКП(б)
Орлову и горкома ВКП(б) Захарову от 29 апреля 1935 г.**

Несмотря на увеличение грузооборота по Петропавловскому порту в 1935 г.: по плану 160 тыс. т против 1934 г. 108 тыс. т, — состояние порта не улучшилось, даже наоборот, имеются очевидные ухудшения, говорящие о том, что вынесенное постановление обкома от 24.10.1934 г. руководством порта и частично АКО не выполняется.

В п. 2 и 3 этого постановления говорится: «Обязать начальника АКО и начальника порта произвести переустройство порта и внедрить простейшие виды механизации погрузо-разгрузочных работ»... Ничего не сделано, за исключением формальной стороны. По титулу 1935 г. отпущено на постройку нового пирса 75 тыс. руб. и на механизацию порта 45 тыс., и только. По сути дела, нельзя ограничиваться только ассигнованиями по титулу, к этому требуются проекты, сметы, материал и оборудование, а с этим вопросом дело обстоит весьма не отраднo. По механизации порта никаких серьезных предварительных разговоров не было, какие виды механизации и установки в нашем порту применимы, что для этого нужно и сколько средств приблизительно требуется...

Нельзя не указать на существующую механизацию «индейского типа» в порту Петропавловска. Несамohодные вагонетки и декавильный путь настолько износились, что даже шейки осей растерли ролики и чугунные буксы, но надо принять во внимание, что такая разработка букс произошла в результате катания вагонеток не механическим путем, а движением от сил грузчиков. Не приходится удивляться, что вместо одного человека на одну вагонетку для откатки с грузом от борта парохода к месту укладки груза ставится 2 и 3 человека, и люди, работающие на этой работе, буквально выматываются из сил, в то же время как исправная вагонетка должна откатываться с грузом от силы одного человека. Декавильные ответвления от прямой линии неисправны, во время работы вагонетки с грузом часто сходят рельсов, груз падает на землю, и как последствия этого: бой тары, россыпь, порча груза и мелкие хищения грузчиками.

Постройка нового пирса возникла в результате излома старого пароходом АКО под управлением капитана Караянова. До этого шли разговоры в АКО вообще о реконструкции порта и постройки новой причальной линии, но не было денег. Но тогда как был поломан пирс, то вопрос о постройке его окончательно не решен и включен в титул 1935 г., но здесь есть история своего рода. На постройку этого пирса требуется около 320 км разного леса. До половины марта велись разговоры с АКОснабторгом о лесе, этот вопрос не разрешен на сегодняшний день. Вслед за этим возникло новое препятствие: по титулу нет денег...

Затем управление АКО решило создать стройконтору и передать это дело ей, пока что были разговоры и реорганизация, но зато нет до сего времени законченного стройплана, а затем, чтобы выполнить стройплан, необходим материал, а договор на доставку с АКОснабторгом не заключен...

Укладка и хранение грузов на территории порта небрежные, внешнее впечатление, [что] груз на территории не уложен, а просто хаотическим образом свален...

Нельзя не отметить назначение начальником АКО «комиссаров» по разгрузке пароходов. В частности, был назначен тов. Лифанов. Надо прямо сказать, в порту своих путаников много, а тут нам еще со стороны поддают, конечно, кроме путаницы эффекта никакого. С другой стороны, хотя Веселкин и плохой руководитель, но это прикрепленное начальство иногда своим вмешательством тормозит работу, следовательно, нарушается постановление ЦК ВКП(б) от мая месяца 1934 г. об ответственности начальников портов за погрузку и разгрузку пароходов.

С выгрузкой грузов с базы АКО при погрузке судов происходит полная вакханалия. Никогда один начатый груз не вывозится до конца, начинается вывозка другого груза и другого комбината, а порт в порядке поступления во избежание простоя судна грузит в трюм. Так, на «Якут», благодаря чехарде со стороны базы АКО и АКОснабторга, груз Шубертовского рыбокомбината был заложен грузом Жупановского, в результате чего пришлось делать перевалку 200 т в Усть-Камчатске и задерживать для этой цели пароход...

Грузчиков в данное время насчитывается 103 чел., а в навигацию потребуется их в связи с увеличением ввоза и завоза не менее 200 чел., но на вербовку АКО разрешило порту в трансфинплане на 1935 г. 25 тыс. руб. На эти деньги можно завербовать ровно 25 чел... Характерное решение вопроса Веселкиным: он распускает так: «Я буду вербовать людей, едущих на пароходах на промысла»...

Городская электростанция работает до полночи. До сего времени пользовались светом с разгружающихся пароходов, но не со всех, поэтому в большинстве случаев работы ведутся в темноте... Исходя из этого, порт должен иметь свою небольшую динамо-машину...

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 62, л. 11—12.

Распоряжение Главморгентства по обслуживанию судов начальнику Петропавловского порта. Владивосток, 20 мая 1935 г.

Фрахтованные суда, выгрузка на Камчатке. ...Владельцы выплачивают единовременно англо-фунтов 120, которые покрывают портовые сборы, лоцманские, якорные, то есть стоянку на рейде и т. д. за все пункты выгрузки, кроме Петропавловска... В Петропавловске же пароход уплачивает 20 коп. золотом с тонны регистровой нетто, портовые сборы, лоцманские, если меньше 3 000 т нетто — 30 руб. золотом за одну работу, свыше 3 000 т — 35 руб. золотом. Катер для приемки — 20 руб., если отправка на рейде — 20 руб., если пароход будет оформляться у пирса, то никаких счетов предъявлять не следует. В случае, если пароход будет разгружаться у причала, то необходимо представить счет на сумму 15 руб. золотом за швартовку и отшвартовку. При оформлении отхода предоставление свидетельства о здравии — 15 руб. золотом, если дадите пароходу воды, то тонна воды стоит 1 руб. золотом.

За разгрузку каждой англо-тонны лебедчиками с берега судно уплачивает 2 пенса, при условии, что на данном трюме имеются две лебедки, если же на каком-либо трюме имеется одна лебедка и приходится работать ручной оттяжкой, то из данного трюма за выгруженную тонну судно уплачивает 3 пенса...

Приказ по управлению Петропавловского порта АКО
№ 219 от 29 октября 1935 г.

...Оплату за проводку, швартовку и перестановку судов производить следующим порядком: 1. Проводка — 5 коп. с чистой регистровой тонны, за осадку сверх 15 футов — 5 руб. за каждый лишний фут, задержка лоцмана за каждые 2 часа — 5 руб., кроме первой тысячи тонн, взимается за последующую — брутто по 5 коп. с тонны, за швартовку — по 10 руб. за каждую тысячу тонн чистой регистровой вместимости. За катер взимается по действительной его часовой стоимости. Вся оплата, кроме стоимости катера, идет в пользу пилотирующего то или иное судно...

Начальник управления Петропавловского порта АКО *Плехов*
ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 21, л. 15, 30.

Количество судов, посетивших порт в 1931—1935 гг.

Год	СССР	Япония	Китай	Норвегия	Англия	Дания	Греция	Всего
1931	52	30	6	16	—	—	—	104
1932	76	28	6	13	1	2	—	126
1933	85	18	8	—	2	—	—	113
1934	118	13	—	—	2	—	1	134
1935	140	18	5	1	4	—	5	173

ГАКО, ф. 541, оп. 1, д. 89, л. 19.

Газета передовой бригады

Грузчики бригады Труфакина приступили к выпуску стенной газеты. Редактором выделили т. Яновского, и газете дали название «Глаз грузчика». 22 октября вышел первый номер. В ней солидное место отведено критике и самокритике. Недостатки бригады, нерадивое отношение к работе со стороны отдельных бригадников взяты в нем под обстрел. В заметке «Когда этому будет конец» газета бичующе высмеивает драку комсомольца-общественника Юдина с Кобылиным — грузчиком первой бригады. Пьяная драка обратила внимание всей бригады.

Газета выступила против утверждения Золотухина ударником. Она привела несколько фактов его пьянки. Не прошла мимо и прогулов Пятибратова, и непристойного поведения в общежитии ударника Стешенко.

Критика и самокритика, не взирая на лица, правильно понята газетой. Она не остановилась и перед тем, чтобы не «забыть» бригадира. Он неправильно распределяет работу — так, например, на лебедку отправляет только Стешенко и Бондаря, тогда как лебедчиками могут работать многие бригадники. Правда, в газете есть и общие заметки, из которых трудно узнать, о ком идет речь. Этот недостаток газета должна немедленно устранить.

Газета имеет и другие недостатки. Все заметки подписаны такими «подозрительными» псевдонимами: Зуб, Глаз, Кориш, Свой. Почему бы не подписываться человеческими фамилиями?

Редактор Яновский, безусловно, устранит отмеченные недостатки и с помощью всей бригады сделает газету еще лучше.

Камчатский моряк, 23 октября 1935 г.

Выписки из вахтенного журнала портнадзора за 1936 г.

15 февраля. Дежурный Бакалов.

В ознаменование празднования 15-ой годовщины погранохраны НКВД Дальневосточного края все суда в течение пяти минут дали приветственный гудок. В ночь с 14-го на 15-е февраля Авачинская губа покрылась вся льдом...

18 февраля 1936 г. Дежурный Статюкевич.

13.30. Р/т «Буревестник» во время разгрузки дров около бриделя № 1 по отливу кормовой частью сел на мель. Все усилия сняться с мели бесполезные.

14.30. Р/т «Буревестник» не мог сняться с мели и ожидает прилива.

15.45. Сообщили из облуправления милиции, что от морбазы оторвана льдина с человеком. Просили помощь.

15.55. Мною выслан катер «Киров», на каковом выехали Жарков и четыре человека команды катеров для спасения унесенного человека на льдине.

16.15. Катер «Киров» вернулся. Оказалось, что неизвестный подросток катался на коньках, какового на льдине оторвало от ледяного поля, последний через некоторое время перебрался по подошедшим к нему осколкам на общее ледяное поле и, несмотря на присутствие двух милиционеров на берегу, каковые хотели его задержать, убежал.

17.00. Р/т «Буревестник» ошвартовался к спасательному судну «Кит». С мели снялся благополучно (Так сообщил капитан т. Глинский)...

9 марта 1936 г. Дежурный Статюкевич.

2.30. Услышал выстрелы из винтовки (в количестве трех раз) на территории Кошки. Сразу же устно сообщил об этом караульному начальнику Зиле и велел выяснить причину стрельбы, сам быстро направился к плавучке, услышав еще несколько выстрелов.

Увидел дымок по направлению ангара авиабазы, о чем быстро сообщил дежурному по отряду НКВД, городской пожарной охране. Пожарная охрана порта поднята на ноги. Выяснилось, что пожар возник на Кошке около сигнального фонаря. Пожарная охрана порта, кроме карнача Зиле и Турутина, каковые ушли на ружейные выстрелы вперед, направилась к месту пожара; за ними прибыла пожарная команда города и сообща приступили к ликвидации пожара, возникшего в машинном отделении стоящего на кошке катера порта «Ительмен», внутри какового находился бак с бензином. Мною сразу же взяты с мехмастерских два огнетушителя и поставлены моторист Чернов и второго, фамилии не помню, выпивший, стали заводить мотор, на каковом не оказалось бензина; бензин все же нашелся.

Мотор катера «Вест» заведен, и огнетушители доставлены на место пожара.

Пожар ликвидирован. Причины возникновения пожара не выяснены. В результате пожара уничтожена вся верхняя надстройка машинного отделения и внутренняя обшивка...

1 июля 1936 г. Бакалов.

В ворота зашел «Алеут». Катер «Зюйд» вышел к пароходу «Орочон». Началось землетрясение, сначала слабое, а потом стало трясти сильнее, начали скрипеть стены. «Алеут» отдал якоря на внешнем рейде. Р/т «Восток» отошел от при-

чала и встал на внутреннем рейде носом к Кошке, кормой на бочку. Пароход «Искра» снялся с внешнего рейда. Заходит в Ковш. «Искра» пришвартовалась правым бортом к причалу. Пришли власти для оформления прихода. Оформление «Искры» окончили. Приступили к бункеровке углем...

1 июля 1936 г.

Дела, имущества и обязанности капитана порта сдал Архангельскому А. Д. в 17.00. Сдал *Жарков*. Принял *Архангельский*.

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 31, л. 20—71.

«Мы гордимся званием стахановцев»

Письмо грузчиков порта

Бригада Труфакина, начавшая работать в порту по стахановски раньше всех, считалась лучшей и передовой бригадой. Бригадир Владимиров и его бригада, как только услыхали об этом, поторопились поближе познакомиться с методом и опытом ее работы, и не замедлили им воспользоваться.

Нас — владимировцев — охватило желание быть в передовых рядах и находиться на хорошем счету. Словами и обещанием звания стахановцев, безусловно, не добиться. Мы решили начать с практических дел. Конечно, мы к этому хорошо подготовились, без чего нелегко было и думать об улучшении работы.

Мы начали, с чего и следовало начать: с применения опыта труфакинской бригады, но им не ограничились. Мы хорошенько его разобрали, проверили, а затем дополнили своим собственным опытом, особое внимание уделили выгрузке и погрузке угля, так как, сколько труда и времени ни приложишь, все идет попусту, если не рационализируешь ее. Мы решили высоко поднять производительность труда, затрачивая на это как можно меньше энергии. И добились своего. В трюме с углем мы роем яму диаметром побольше диаметра бадьи, в нее опускаем бадью, и легким нажимом на поверхность угля легко ее засыпаем.

Такой способ погрузки угля дал нам возможность нагружать 60 бадей в час вместо 30—35 нагружаемых лопатой. Лебедчики не успевали «майнать» и «вирать» груз — так быстро мы его готовим к подъему.

Погрузка угля в мешках идет, конечно, медленнее, но и здесь не обошлись без рационализации. Раньше грузчику приходилось чуть ли не становиться на колени, прежде чем он поднимет уголь с мешком, находящимся на палубе, кроме того, без помощи двух, человек ему все равно не обойтись. Надо было подать мешок на плечи. Теперь дела у нас идут по-иному. Зачем человеку нагибаться, когда он может стоя взять мешок, и главное — без помощи двух человек. Для этого мы сооружаем помост высотой до плеч человека и строп с мешками, нагруженный углем, кладем на него. Мелочь, а пользу приносит большую!

Так мы грузим не только уголь в мешках, но и муку, яичный груз и т. д.

Рационализация работы способствовала увеличению производительности труда и привела к перевыполнению норм в четыре и даже в пять раз. На грузчика нашей бригады временами приходилось по 50—60 т угля за смену.

Работа по стахановски увеличила и наши заработки. Каждый грузчик из бригады Владимирова знает дни, приносившие ему по 60—70 рублей за смену, правда, лишь в том случае, когда работа была избавлена от всяких помех.

Кстати о помехах. Их в порту очень много, даже больше, чем следовало ожидать. Они здорово мешают нашей работе по стахановски. Из-за них порой простаиваешь несколько часов, а временами и всю смену; причин много: то нет груза, то приходится его перебрасывать на большое расстояние, хотя можно было бы организовать подвозку его, а то и вовсе не могут его найти.

К числу недостатков следует отнести также и порядок оплаты труда. Помимо прогрессивно-сдельной оплаты труда существуют поденная, распространяющаяся на перевалку груза в порту, очистку территории от снега и т. д. Мы не говорим о сумме, но вот о неправильной системе оплаты сказать стоит. Она ведь не приводит к добру и пользы от нее очень мало. Вред ее доказывать не приходится. А порт почему-то не желает расставаться с поденкой, тогда как можно было бы ввести аккордную и сдельную оплату труда. Повторяем, прогрессивка распространяется лишь на погрузку и выгрузку груза. Нам кажется, ее надо применять во всех случаях.

За нами дело не станет. Работать все время будем по стахановски, была бы работа. Скажем больше, отвыкли работать по-старому. Как-то не по себе, когда работой день не загружен. Хочется заполнить его до отказа. Но иногда это не в наших силах. Ищем груз, а его нет, ходим за тальманом, а он руками разводит и успокаивает обещанием оплатить простой. Зачем нам такая оплата? Нам работа нужна! Вот надеемся на пароходы из Владивостока. Они, пожалуй, нагрузят нас. Скучать тогда не придется.

В заключение скажем еще раз о пользе работы по стахановски. У нас что ни тонна выгруженного груза, то лишний рубль в кармане. А он никогда не повредит. За вторую половину января каждый из нас заработал по 495 рублей, из них рублей по 200 приходится на три дня работы на разгрузке угольщика. В горячие месяцы наш заработок доходит до 1 000 рублей и, сверх того, процентная надбавка за отдаленность. На заработки обижаться не приходится. Неплохие они. Вот только много беспорядков в организации труда грузчиков в порту. Это и мешает нам работать по стахановски.

Мы гордимся званием стахановцев. Гордимся тем, что мы впереди других. Не возражаем, пускай догоняют нас, но только своего первенства не отдадим!

Агашков Афанасий, Алексин Василий,

грузчики-стахановцы порта бригады Владимирова

Камчатская правда, 21 февраля 1936 г.

Протокол совещания при председателе Камчатского облисполкома по вопросу о выборе площадки для холодильника в Петропавловском порту от 23 августа 1936 г.

Присутствовали: председатель облисполкома Мельников М. П., начальник АКО Адамович И. А., заместитель начальника Камчатской экспедиции Криммер Ф. Э.

Слушали: сообщение тов. Криммер Ф. Э. о возможных вариантах местоположения площадки для холодильника емкостью 3 000 т, с развитием до 5 000 т и с суточной заморозкой в 50—100 т. Холодильник назначен т. Микоян А. И. к постройке в 1937 г.

Постановили: считать, что лучшим местом для устройства холодильника при условии: 1) развития рыбопромышленных предприятий порта на Кошке, 2) необходимости круглогодичной работы холодильника — является конец Кошки. При проектировании учесть необходимость расширения существующего входа во внутренний Ковш порта.

Мотивировка выбора площадки для холодильника (Приложение к протоколу заседания от 23 августа 1936 г.)

Причальная линия: Для бесперебойной работы холодильника последний необходимо ежесуточно снабжать свежей рыбой, причем при существующих размерах судов (тральщики или морозилки) ежедневно нужно ожидать прихода на причал не менее одного судна, а возможна и приемка двух судов одновременно. С увеличением морозильной способности холодильника до 200 т необходим ежедневный приход не менее двух судов.

Ввиду отсутствия благоприятных условий по снабжению льдом из озер или рек судов для перевозки рыбы в парном виде, холодильник будет снабжать льдом морозилки или тральщики, что будет также связано с занятием причала. Для отгрузки мороженой рыбы при емкости холодильника в 3 000 т (первая очередь) необходим приход судна типа «Днепр» два раза в месяц; при суточной погрузке мороженой рыбы 500 т необходимо занять причал на шесть дней. Поэтому холодильнику необходимо иметь один глубоководный причал для морских пароходов.

По изложенному — оптимальным вариантом числа причалов является: один 120-метровый глубоководный («Пищевая индустрия») и два причала для тральщиков или морозилок («Пищевая индустрия» — крупнейшее обрабатывающее и рефрижераторное судно, флагман рыбной промышленности довоенного СССР. — С. Г.). Этому условию более всего удовлетворяет конец Кошки, где возможно срезать самую оконечность, чтобы создать 100-метровый проход во внутренний Ковш. При этом варианте с морской стороны Кошки будет 120 м морского причала, а с торца и внутренней ее стороны — по одному причалу для тральщиков или морозилок.

Второе возможное место для площадки — в корне Кошки с морской стороны, равноудобное с концом Кошки по геологическим условиям — дает возможность устройства лишь двух причалов (при ступенчатой форме причальной линии).

Гидрология. При условии постоянной работы ледокольного буксира 250—350 л. с. причалы холодильника будут иметь круглогодичную навигацию. Волны, мешающей швартовке морского парохода, нет.

Гидрография. Глубины позволяют делать морской причал на 8,6 м без землечерпания, что удобно в смысле отсутствия необходимости нарушения естественного откоса морской стороны Кошки.

Геология. По данным бурения, проведенного до отметки 16 м, т. е. ниже возможной глубины забивки свай — выяснено, что Кошка сложена галечником в различной пропорции с песком, то есть позволяет значительную нагрузку от фундамента или свай. Грунт насыщен водой, колебания горизонта функцио-

нально связаны с колебаниями уровня моря, аналогичные условия режима грунтовых вод имеются на всех возможных местах площадок холодильника.

Геоморфология. По данным экспедиции геологов (отряд ВНИРО), Кошка стабилизировалась по своему местоположению, почему сооружения на ней могут располагаться. Условием построек является обязательное укрепление сплошным свайным рядом или каменной одеждой срезом откоса в Кошке, так как при отсутствии такого крепления всякий срез вызовет значительное размывание Кошки.

Инженер *Самойлов И. В.*, инженер-технолог *Шерстобоев А. Я.*

ГАКО, ф. 88. оп. 1а, д. 2, л. 11—12.

Описание Петропавловского порта, сделанное Петропавловской партией портовых изысканий НКПП СССР в 1936 г.

Петропавловский порт расположен в Петропавловской губе, находящейся на восточном берегу Авачинской губы и представляющей собой акваторию между м. Сигнальным и материком, имеющей ширину на входе 550 м и сужающийся на Севере. Эта губа делится на внутреннюю или «Ковш» (Северную) и внешнюю (Южную) гавани порта песчано-галечной косой («Кошка»), идущей в ее середине на [расстояние] 303 м от материка.

Вход в губу с юга, между берегом и рифом, идущим на Юг и далее на Восток от м. Сигнальный. Конец рифа огражден бело-черной бочкой, подход к которой из Авачинской губы обставлен двумя створными знаками (*СВ—ЮЗ 42°27'*) с красными огнями, расположенными на песчаном побережье близ устья реки Поганки...

Акватория Петропавловского порта имеет следующие величины [при изобате 0 м внутренняя гавань 25,0, внешняя гавань — 34,4, итого 59,4 га]. В указанных площадях за южную границу внутренней гавани принята середина пролива между «Кошкой» и материком, а за южную границу внешней гавани — ось рифа м. Сигнального, продолженная от берега. Якорная стоянка («рейд») располагается сразу южнее внешней гавани порта.

Территория Петропавловского-на-Камчатке порта АКО в его современном состоянии складывается: из территории собственно порта 3,7/3,6 га, портовой кошки — 2,9/1,0 га и территории восточного берега м. Сигнального 1,6/1,0 га. [В числителе площадь до 0 горизонтали, в знаменателе до 2 горизонтали (высота прилива)]. Без производства каких-либо дополнительных работ территория порта может быть расширена за счет оконечности м. Сигнального — 2,4/1,4 га, в настоящее время торговым портом не используемой, и территории Озерновской кошки — 9,1/5,5 га, занятой в настоящее время складами АКОрыбснаба, лесопилками, мехмастерскими и электростанцией АКО.

Складское хозяйство не отвечает грузообороту порта. Помимо этого, существующие складские помещения не приспособлены к хранению скоропортящихся грузов (нет ледников и теплых складов), и продукты часто приходят в негодность. Имеющиеся склады забиты грузами до отказа. Из-за отсутствия свободных помещений прибывающие грузы складываются на территории порта между складами, загромождая и без того незначительную территорию порта, мешая проезду автомашин.

Какого бы то ни было помещения для пассажиров в порту нет, и транзитные пассажиры в ожидании парохода вынуждены жить у ворот порта в самодельных палатках или прямо под открытым небом. Таких пассажиров набирается иногда до 150—200 человек с детьми.

Территория порта замощена только у складов по декавильным путям; в остальной части мощения нет, из-за чего в порту почти постоянная грязь. В зимнее время территория порта заваливается снегом, достигающим местами 2—3 м толщины. Территория от снега очищается очень медленно. Снег на вагонетках вывозится в Ковш, что обходится крайне дорого.

Освещение порта недостаточное, и уже сейчас порт нуждается в расширении осветительной сети. Состояние существующей электросети опасно в пожарном отношении, так как не соответствует техническим требованиям.

Гражданские сооружения и предприятия порта.

Наименование и описание	Площадь, кв. м	Год постройки
1. Склад № 1 для перевалочных грузов. Одноэтажный, деревянный, каркасный на деревянных стульях. Стены обшиты волнистым оцинкованным железом. Крыша сегментная, крытая гладким оцинкованным железом. Склад холодный, не отапливается	1 155	1928
2. Склад № 2. То же	1 155	1928
3. Склад № 3 для перевалочных грузов. Одноэтажный, деревянный, каркасный на деревянных стульях. Стены обшиты волнистым оцинкованным железом. Крыша двухскатная. Склад холодный, не отапливается	1 021	Постройка не кончена
4. Склад № 4 для перевалочных грузов. Одноэтажный, деревянный каркасный на деревянных стульях. Стены и крыша обшиты оцинкованным волнистым железом	600,0	1935
5. Склад без номера для хранения цемента. Одноэтажный, деревянный, представляет собой как бы двухскатную крышу, поставленную на землю. Покрыт толем. В настоящее время предназначен к сносу	400,0	1932
6. Материальный склад. Одноэтажный, деревянный каркасный на деревянных стульях. Стены деревянные засыпные. Крыша двухскатная, крытая оцинкованным волнистым железом. Часть склада временно занята под контур погрузо-разгрузочного отдела. Предназначен для эксплуатационных нужд порта	118,0	1935—1936
7. Электростанция. Временное сооружение. Здание одноэтажное каркасное, деревянное с засыпкой. Крыша двухскатная, крытая оцинкованным железом. На бетонных фундаментах установлены два ДВС «Червонный прогресс», одноцилиндровые по 18 л. с.	54,0	1936
8. Мехмастерские. Здание одноэтажное, деревянное каркасное на деревянных стульях. Крыша двухскатная, крытая оцинкованным железом	75,8	1919
9. Плотничная мастерская. Строение временного типа, одноэтажное, каркасно-засыпное. Крыша двухскатная	71,0	1928
10. Кунгасная мастерская. Строение временного типа, одноэтажное, деревянное, каркасное. Крыша двухскатная, крыта волнистым железом	29,0	неизв.

Наименование и описание	Площадь, кв. м	Год постройки
11. Кузница. Строение временного типа, одноэтажное, по деревянному каркасу обшито снаружи оцинкованным гладким железом. Крыша двухскатная железная	29,4	1930
12. Пожарный сарай. Строение временного типа, одноэтажное, деревянное, каркасное, засыпанное, на деревянных стульях. Стены обшиты волнистым оцинкованным железом. Крыша двухскатная, крытая оцинкованным волнистым железом	56,0	1927
13. Контора порта. Здание одноэтажное, рубленое на каменном фундаменте. Стены рубленые из брусев. Крыша двухскатная, крыта волнистым оцинкованным железом	180,0	1926—1927
14. Помещение охраны. Строение временного типа, деревянное каркасно-засыпное. Крыша двухскатная, крытая кровельным железом	23,0	неизв.
15. Проходная будка. Строение деревянное, каркасно-засыпное. Крыша двухскатная тесовая	36,0	1935
16. Бункеры для угля № 1 и 2 (деревянная загородка)	2 199	

1. Электростанция обслуживает эксплуатационные нужды только самого порта: освещает территорию, склады, служебные помещения и дает электроэнергию мехмастерской порта. Общая мощность станции 18 кВт.

2. Мехмастерская сможет обслужить только минимальные потребности существующего порта. Площадь, занимаемая мастерской, мала, загромождена вплотную расставленными стенками и крайне неудобна для производства работ.

3. Кунгасная мастерская кустарного типа.

4. Плотничная мастерская целиком справляется с обслуживанием существующего порта.

5. Кузница оборудована горном с ручным мехом и электровентилятором «Сирокко» № 3. Помещение кузницы и ее эксплуатация отвечает техническим правилам и положению по охране труда.

6. Пожарный сарай не соответствует техническим нормам, не имеет соответствующих подсобных помещений. В сарае имеется одна мотопомпа. Конной упряжки лошадей не имеется.

7. Помещение охраны порта состоит из одной комнаты. Отапливается временной железной печью. Мало приспособлено для пребывания суточного наряда охраны.

8. Проходная будка имеет помещение для выдачи пропусков, подсобную контору и проходной коридор. Отапливается временной железной печью.

9. Контора порта — все отделы порта расположены в конторе. Помещение для штата порта мало. Обслуживание посетителей и нормальная работа самих сотрудников порта затруднительны из-за большой скученности. Помещение не отвечает техническим нормам административных зданий.

Гидротехнические сооружения. Из гидротехнических сооружений в порту имеется только эстакада бывшего пирса № 1 и пирс № 2 с площадью грузовой площадки 12 на 21 м и выносом в Ковш 40 п. м. до глубины 7,0 м. Грузовая площадка пирса № 2 соединена с берегом эстакадой на сваях и построена в 1935 г. Эстакада осталась от старого пирса, построенного в 1915 г.

Грузовая площадка основана на деревянных сваях диаметром 32—35 см. Раскосов между сваями ниже ростверка, поднятого над горизонтом воды, нет, во избежание наледей и поломки свай льдами во время изменения горизонта воды. Отметка грузовой площадки 3,1 м.

Обледенение свай бывает, и довольно значительное. Толщина наледи иногда в несколько раз превышает толщину самой сваи. Выпирающие сваи льдом ни разу не отмечались.... Отмечено разрушение свай в местах колебания уровня воды. Из-за слабой конструкции эстакады и ее ветхости, пирс не может принимать тягеловесы.

Эстакада пирса № 1 имеет такую же конструкцию, как и пирс № 2. Процент износа 85 %. Пирс № 1 списан с баланса за ветхостью. Продолжает служить еще как пирс, но из-за этой ветхости опасен в эксплуатации.

На пирс выведены водопроводные трубы, позволяющие снабжать пресной водой суда, и два шланга. Суточный дебит 5—20 т (в зависимости от напора) на каждый шланг.

ГАКО, ф. 541, оп. 1, д. 89, л. 3, 7—16.

Экспертное заключение по проекту Петропавловского порта, разработанному Камчатской комплексной экспедицией в 1936 г.

Мы, капитаны Акционерного Камчатского общества (АКО) Бессмертный Е. Д. и Барботько Г. А., рассмотрев и ознакомившись с проектными материалами Комиссии Наркомпищепрома по портовому строительству на Камчатке, излагаем свои соображения... по Петропавловскому порту.

В целом проект (чертежный) находим правильным. Расположение причалов и разбивка порта на две обособленные секции (товарную и рыбную) спроектированы хорошо, угольная площадка расположена в надлежащем месте.

Считаем необходимым лесную базу перенести из территории порта на Озерновскую кошку. Наличие лесной базы в порту создает затруднения в движении судов и будет нарушать и стеснять портовую работу, уменьшая и засоряя бревнами и без того ограниченную водную площадь порта. Лесная база в порту опасна и в пожарном отношении...

Баночную фабрику необходимо расположить в порту на месте лесной базы... Это даст возможность иметь непосредственную погрузку банок на пароход одновременно с погрузкой других грузов, не затрачивая времени для перехода в б. Раковую. Наличие баночной фабрики в б. Раковой, помимо неудобств, связанных с ледовым режимом, вызовет дополнительные затраты на постройку причала, транспортировка же банок баржами создаст дополнительные накладные расходы.

Учитывая торосистое образование льда у берегов Озерновской кошки под действием крепких северо-западных ветров, а также больших приливно-отливных колебаний, необходимо на этом месте причалы делать не деревянные, а из железных конструкций. Точно такой же причал необходимо делать и на нефтяной базе. Помимо вышеуказанных причин, причал на нефтяной базе будет менее опасен и в пожарном отношении...

Мы настаиваем на необходимости расширить проход в портовый Ковш еще на 30—40 м за счет косы. Это даст возможность крупным судам иметь сносный проход, так как наличие причалов и стоящих у них судов с обеих сторон — узкости, тем более на повороте, — может вызвать аварии...

ГАКО, ф. 541, оп. 1, д. 89, л. 337—338.

Переписка начальника рыбного порта В. И. Алексеева с Наркомпищепромом СССР, 1938 г.

Несмотря на принятые меры со стороны порта в освещении вопросов перед Наркоматом и Главрыбой о состоянии порта и проведении необходимых мероприятий по реконструкции, до настоящего времени каких-либо данных о принятых мероприятиях у нас не имеется. Правда, есть письмо на имя жены-общественницы тов. Иконниковой тов. Николаева о том, что со стороны Наркомпищепрома меры по механизации порта принимаются, но где заказы размещены, когда можно ожидать транспортеры, эти вопросы, несмотря на наши запросы, остаются без ответа.

Между прочим, своим приездом в Петропавловск, Вы наглядно убедились в том, что Петропавловский порт, имея прекрасную бухту, по своему техническому состоянию доведенный вражеским руководством до положения, дающего возможность обрабатывать лишь один пароход, в то время как требование, предъявляемое самой практической работой, обязывает иметь пропускную способность значительно большую.

Петропавловскому порту необходимо срочно иметь механические транспортеры, приступить к строительству цеха междуреисового ремонта, постройки электростанции мощностью не менее 75 кВт, санпропускника и жилищно-коммунального строительства в виде дома стахановца, двух 16-квартирных и двух 8-квартирных, которые бы дали возможность частично разрядить жилищный кризис, так как основной цех — погрузо-разгрузочный — из-за отсутствия жилого фонда укомплектован бригадами грузчиков лишь на 40 %.

Кроме того, прошу оказать содействие и соответствующую помощь в части воздействия на механические мастерские АКО по форсированному изготовлению элеватора, заказанного полгода тому назад, под уголь с пропускной способностью 1 200 тонн в сутки и одновременно прошу помощи в части спуска для порта необходимых фондов и лимитов на асфальтировку и постройку причала вместо существующих пирсов.

Начальник порта *Алексеев*

В связи с выделением Петропавловского порта из системы АКО с непосредственным подчинением Народному комиссариату пищевой промышленности СССР на самостоятельную хозрасчетную единицу, необходимо через Главрыбу уточнить вопросы финансирования капитального строительства и реконструкции порта, начиная с 1939 г.

Исходя из этого нами была отослана в Главрыбу ведомость капитальных вложений на 1939 г. для включения в генсмету в титул и определения способа производства работ.

До настоящего времени работы по титулу 1938 г. портом проводились хозспособом, для коей цели в августе 1938 г. был организован на основе цехового хозрасчета строительный отдел порта.

За 4 месяца 1938 г. (сентябрь — декабрь) строительным отделом выполнено работ на 466 тыс. руб. и по капремонту и текущему ремонту около 300 тыс. руб.

По предварительным наметкам на 1939 г. объем капвложений определяется в сумме 17 788 тыс., если исключить из него затраты на приобретение механизмов и оборудование порта, то 12,5 мил. руб.

Для успешного выполнения этой работы, а также подготовки реконструкции порта [следует]: 1. Организовать в системе порта самостоятельный Отдел капитального строительства. 2. Создать на базе существующего строительного отдела самостоятельную хозрасчетную подрядно-строительную контору для проведения работ по непромышленному строительству, наделив ее необходимыми оборотными средствами и механизмами. 3. Включить через Главстрой Наркомпищепрома СССР в программу Камчатстроя на 1939 г. промышленные сооружения по Петропавловскому порту (Озерновские причалы, гараж, котельная, временный водопровод и пр.)...

Алексеев

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 47, л. 20, 26.

Сведения о «выдвиженцах» порта АКО за первый квартал 1939 г.

Ф. И. О.	Год рождения	Кем работал	На какую должность выдвинут
Москалев	1912	матрос	боцман
Налимов	1897	матрос	боцман
Куркотов Афанасий		грузчик	стивидор
Мошкин	1903	старший конюх	счетовод
Русачков Алексей Андреевич	1898	зам. начальника Моргентства	начальник Моргентства
Юрченко Сергей Данилович	1912	завскладом	помощник начальника Моргентства
Сусский Анатолий Ефимович	1912	завскладом	заведующий складской группой
Тригуб Дмитрий Романович	1912	помощник завскладом	завскладом
Марьясов	1910	грузоприемщик	помощник завскладом
Пинтус Сергей Григорьевич	1915	грузоприемщик	таксировщик
Полужтова Валентина Васильевна	1920	регистратор	таксировщица

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 39, л. 113.

Из материалов по ревизии порта АКО в мае — июне 1940 г.

Для учета явки на работу личного состава порта имеется номерная доска, помещающаяся у проходной будки. Доска имеет 633 номера. На момент проверки (17 мая 1940 г.) оказалось: доска открыта, замков нет. На доске нет... 6 штук.

Значит, находится на работе 627 человек. При обходе и проверке в цехах, где ведутся табели, оказалось... только по четырем точкам на работе нет 49 чел., сменные номера на коих оказались на доске.

Спрошенный дежурный табельщик пояснила, что правила контроля прихода и ухода с работы в порту не соблюдаются. Доска никогда не закрывается. При сильном ветре номерки срывает, и они разбрасываются по двору. Личный состав по окончании смены номерки не снимает. Таким образом, доска всегда оказывается полной, а люди как будто всегда находятся на работе...

Ревизор Главвостокрыбпрома *Шереметьев*

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 440, л. 19.

Основные средства Петропавловского рыбного порта на 1 октября 1939 г.

Наименование объекта	Краткая характеристика
	<i>Здания и сооружения</i>
1. Контора порта	Одноэтажное на бетонном фундаменте, стены рубленые, печное отопление, объем 597 куб. м, износ 30 %
2. Портнадзор	Пристройка к конторе порта, каркасно-засыпная, односкатная кровля из теса, износ 20 %
3. Грузовой склад № 3	Каркасный, двухскатная кровля, стены обшиты железом, с деревянным полом на лагах. Объем 5 481 куб. м, износ 10 %
4. Электростанция	Каркасная, двускатная кровля, стены обшиты железом. Объем 245,6 куб. м, износ 60 %
5. Жилой дом (бывшая баня)	Рубленый, кровля железная, объем 55 куб. м, износ 70 %
6. Конюшня	Одинарная дощатая обшивка, односкатная железная кровля. Объем 290 куб. м, износ 70 %
7. Хлебный ларек	Каркасно-засыпной, крыша железная. Объем 40,4 куб. м, износ 50 %
8. Материальный склад (14,2×7,3×2,35 м)	Каркасно-засыпной, стены и кровля обшиты железом, объем 441,6 куб. м, износ 35 %
9. Столярная мастерская	Каркасно-засыпная, кровля из оцинкованного железа. Объем 243,6 куб. м, износ 60 %
10. Проходная (4,6×4,4×3,4 м)	Будка каркасного типа под железной кровлей, объем 68,8 куб. м, износ 50 %
11. Здание отдела кадров	Рубленое из пластин под железной кровлей. Объем 30,2 куб. м, износ 40 %
12. Баня (13×20,9×4,9 м)	Рубленая из пластин, на фундаменте из деревянных ступьев. Постройка 1935 г., Объем 1 086 куб. м, износ 80 %
13. Прачечная	Пристройка к бане, крытая толем с бетонным полом, постройки 1935 г., объем 129,5 куб. м, износ 90 %
14. Кузница	Каркасно-засыпная под двухскатной кровлей из железа. Объем 95,2 куб. м, износ 60 %
15. Пожарный сарай	Каркасно-засыпной, внутри оштукатурен, кровля железная. Объем 260,7 куб. м., износ 40 %
16. Склад № 1 размерами (21,2×55×5,4 м)	Каркасный, кровля и стены из гофрированного железа. Объем 6 296,4 куб. м, износ 40 %

Наименование объекта	Краткая характеристика
17. Склад № 2	То же, объем 6 868,8 куб. м, износ 20 %
18. Ограждение территории	Сплошной забор высотой 3,2 м, 400 погонных метров. Износ 40 %
19. Узкоколейный путь	На шпалах со стрелочными переводами длиной 780 м. Износ 70 %
20. Водопровод	Выполнен из трехдюймовых труб, длина 350 м
21. Канализация	Дренажный каменный лоток, покрыт дощатым настилом. Износ 50 %
22. Конный сарай	Каркасно-засыпной, покрыт гофрированным железом, под односкатной крышей. Объем 135,6 куб. м. Износ 60 %
23. Пирс № 1	На деревянных сваях площадью 569,5 кв. м. Износ 20 %
24. Пирс № 2	То же, площадью 383,5 кв. м, износ 40 %
25. Пирс угольной площадки	То же, площадью 81 кв. м, износ 60 %
26. Пирс пожарный	То же площадью 18 кв. м, износ 70 %
27. Склад извести	Каркасный на стойках, обшит тесом, под тесовой кровлей. Площадь 40 кв. м, износ 50 %
28. Контора грузовых складов	Каркасно-засыпная под толевой кровлей. Площадь 36 кв. м, износ 30 %
29. Кипятильня	Каркасная, с одной стороны обшита кровельным толем. Площадь 40 кв. м, износ 50 %
30. Шлюпочная мастерская	Каркасная, обшита железом, под железной кровлей. Площадь 54 куб. м, износ 40 %
31. Сторожевая будка	На столбах, обшита тесом. Износ 50 %
32. Территория порта	Засыпка части Ковша в 1931—1932 гг., мощение территории, износ 10 %
33. Телефонная линия	От силовой радиостанции на соленом озере. Длина 6 200 м, износ 70 %
34. Мощеные подъезды	Булыжная мостовая у складов № 1 и 2. Износ 40 %
Главсредства	
35. Катер «МЮД», 25 л. с.	Корпус железный, длина×ширина×осадка — 9,75×2,6×1,25 м, износ 16 %
36. Катер «Вест», 50 л. с.	Корпус деревянный, 14,4×3,11×1,1 м, износ 20 %
37. Катер «Зюйд», 50 л. с.	То же, 14,5×2,95×1,1, износ 20 %
38. Катер «Киров», 24 л. с.	Железный корпус, 9,75×2,61×1,25 м, износ 16 %
39. Катер «Норд», 50 л. с.	Деревянный корпус, 14,25×2,9×1,1 м, износ 20 %
40. Катер «Ост», 30 л. с.	Железный корпус, износ 16 %

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 430, л. 49—54.

Докладная записка народному комиссару рыбной промышленности СССР А. А. Ишкову о состоянии радиостанции порта АКО. 1941 г.

Считаем необходимым доложить Вам о нижеследующем: радиостанция Петропавловского порта построена в 1934 г., как видимо, без учета роста и развития Камчатки... Силовое оборудование состоит из двух моторов Лб-2, двух динамомашин РМ-7, коротковолнового передатчика МРК-0,8 и длинноволнового кустарного передатчика... Других раций, работающих с морем, на Камчатке нет. В среднем в навигационное время одновременно в водах Камчатки находится 20 судов и более.

Рация порта при существующих установках охватить связью все объекты не в силах. Рация имеет разрешение на длинноволновый передатчик, позывной РХХ с рабочими волнами 600, 660, 705, 800 м. Разрешения на коротковолновый передатчик МРК-0,8 до сих пор не имеет, работает на 48,5 м позывными длинноволнового передатчика.

Особенности географического расположения г. Петропавловска, а также близость Японии не дают успешной эксплуатации длинных волн... При своих технических возможностях рация может работать только одним передатчиком, что также снижает качество работы. Все оборудование рации пришло в ветхость, антенное хозяйство угрожает падением, моторы системы Л6-2 приходят в негодность, требуют замены ежегодно...

О предполагаемом слиянии рации порта и АКО разговоры ведутся два года. Намеченное строительство радиостанции АКО пока не проводится... Сделанные заявки на материалы не выполняются по причине будущего слияния с рацией АКО.

Ввиду вышеизложенного просим оказать немедленную помощь по расширению существующей рации... или же решить вопрос о строительстве новой.

Начальник порта *Стукалин*
Начальник радиостанции *Максимов*

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 115, л. 167.

Грузо- и пассажирооборот Петропавловска в 1930—1939 гг.

Годы	Грузооборот, т	Пассажиры, чел.	% роста к 1930 г.	
			грузооборот	пассажиропоток
1930	41 243	9 863	100,0	100,0
1931	44 526	14 161	107,9	143,6
1932	43 453	9 360	105,3	94,9
1933	68 706	12 649	166,5	128,2
1934	89 685	28 303	217,4	286,9
1935	150 976	26 627	366,0	269,9
1936	209 029	26 746	506,8	271,7
1937	150 225	20 877	369,1	211,6
1938	216 159	41 096	524,1	426,9
1939	245 398	40 891	595,0	414,5

Посещение Петропавловска судами в 1931—1939 гг.

Годы	Советские	Иностранные	Всего	В % к 1931 г.
1931	52	52	104	100,0
1932	76	50	126	121,1
1933	85	28	113	108,6
1934	118	16	134	128,8
1935	140	33	173	166,3
1936	179	27	206	198,1
1937	129	8	137	131,7
1938	209	8	217	208,6
1939	202	9	211	202,8

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 251, л. 6—8.

Характеристика Петропавловского порта АКО по состоянию на 20 ноября 1942 г.

Разряд II. Грузооборот в 1939 г. — 245,4, в 1940 г. — 242, в 1941 г. — 288,3, в 1942 г. — 320 (план), выполнение 282,6 тыс. т.

Суточная пропускная способность в сутки 1 000—800 т, количество судов в сутки при перевозке войск — два парохода при наличии рабочей силы.

Причалы номер 1 и 2, длина 78 м, специализированных причалов 1, пригодных для переработки военных грузов 3, дерево, нагрузка на 1 кв. м — 1,5 т. Подъездных путей 3, железнодорожных и шоссейно-грунтовых нет. Механизация на причале: транспортеры 45 м.

Склады № 1, 2, 3 площадью 5 750 т.

Возможность производства рейдовых работ. Число судов — сколько угодно в зависимости от наличия плавсредств, расстояние от берега 0,5—1 миля.

Освещение порта — электростанция 152 кВт.

Внутрипортовая связь — нет.

Водоснабжение: 2 гидранта, 6 рожков, 120 т/час.

Портовые здания, которые могут быть использованы для размещения войск: вокзалы — нет, столовые — 1, 350 чел.; клубы 1, 350; ожидалки 1, 200; общежития 4, 600; санпропускник-баня 1, 60; кипятильники 1, 35; уборные 3, 12 очков.

Грузчиков 119...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 493, л. 60.

Протокол № 2 объединенного заседания партийного бюро, партийной организации Петропавловского порта, местного комитета и администрации от 9 августа 1943 г.

Присутствовали: члены партбюро, члены местного комитета, представители администрации: 1. Шильдяев, 2. Лысенко, 3. Ребров, 4. Слепченко, 5. Зайцев, 6. Серебряков, 7. Кораблев, 8. Коновалов, 9. Жарков, 10. Кузин.

Повестка дня: рассмотрение соревнования бригад грузчиков за июль месяц и вручение переходящих Красных вымпелов и Красных флажков.

Слушали: то же самое, докладчик т. Зайцев.

Вопросы: Какую работу проводил профсоюз с командирами? Какая недовыработка по причинам рабочих и по причинам производства?

Постановили: 1. Вручить переходящие Красные вымпелы и флажки бригадам, выполнившим норму не менее 123 %.

2. Вручить: а) переходящий Красный вымпел бригаде № 12, бригадир т. Поданев, занявшей 1 место в соревновании и давшей 151 % нормы выработки.

б) оставить Красный переходящий вымпел за бригадой № 3, бригадир т. Пашнин, занявшей 2 место в соревновании и давшей 149 % нормы выработки.

в) вручить переходящий Красный флажок бригаде № 2, бригадир Дробат, занявшей 3 место в соревновании и давшей 141 % нормы выработки.

г) оставить переходящие Красные флажки за бригадами № 1, бригадир т. Петров, и № 5, бригадир т. Дуженкин, занявших 4 место в соревновании и давшим 140 % нормы выработки.

д) вручить переходящий Красный флажок бригаде № 11, бригадир т. Шилов, занявшей 5 место в соревновании и давшей 130 % нормы выработки.

е) оставить переходящий Красный флажок за бригадой № 4, бригадир т. Немчинов, занявшей 6 место в соревновании и давшей 123 % нормы выработки.

ж) оставить переходящий Красный флажок за бригадой № 6, бригадир т. Счастный, работавшей в июле месяце на аварийном пароходе и показавшей образцы работы.

3. Партбюро отмечает, что, несмотря на выполнение плана работ погрузо-разгрузочного отдела за июль месяц на 100 %, только 14 бригад выполнили и перевыполнили нормы выработки, а 18 бригад нормы не выполняют, основными причинами невыполнения норм выработки бригадами партбюро считает недостаточно продуманную организацию труда и расстановку рабочей силы со стороны погрузо-разгрузочного отдела и отсутствие дисциплины и работы в бригадах подразделения, возглавляемого лейтенантом т. Рыбиным, а также недостаточной массово-разъяснительной работой в бригадах партийно-профсоюзной организацией.

4. Обязать начальника погрузо-разгрузочного отдела т. Кораблева улучшить организацию работ и расстановку рабочей силы бригад, а также подготовку рабочего места и своевременного обеспечения такелажем и другими приспособлениями бригад для обеспечения норм работы.

5. Довести до сведения партийной организации подразделения т. Рыбина о том, что из 14 бригад подразделения только одна бригада выполнила нормы выработки за июль месяц, и просить парторганизацию подразделения принять меры разъяснительно-массового характера, для направления дела в подразделении.

Секретарь партбюро *Шильдяев*

Председатель месткома *Зайцев*

Начальник погрузо-разгрузочного отдела *Кораблев*

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 59, л. 56.

**Приказ Уполномоченного Государственного Комитета Обороны СССР
по перевозкам на Севере № 2611/III от 26 ноября 1943 г.
«Об организации управления работами в Петропавловском порту»**

При существующей системе централизованного управления работами в Петропавловском порту и разбросанности территории порта, на разгрузке кораблей с импортом создается сутолока, безответственное отношение к работе и грузам. Отсутствие ответственных лиц за работу по каждому району в отдельности создает путаницу в учете и хранении импортных грузов и не дает возможности наладить четкую работу по выгрузке-погрузке кораблей и хранению импортных грузов на каждом отдельном участке.

Основной командир на погрузо-разгрузочных работах — стивидор, — вместо того, чтобы руководить работами только на корабле, большую часть времени вынужден находиться на берегу, функции его от складской группы четко не разграничены. Бригады грузчиков обезличены и в период разгрузки одного корабля часто перебрасываются с места на место. Автотранспорт за определенными кораблями не закреплен, и контроля за его работой нет.

Все это также создает большую путаницу в работе и безответственность. В целях лучшей организации и управления работами по обработке кораблей с импортными грузами в Петропавловске приказываю:

1. Начальнику Петропавловского порта т. Завадскому Я. Я. организовать три самостоятельных района порта: № 1 — рыбный порт АКО (Ковш), № 2 — портовая Кошка, № 3 — мыс Сигнальный.

В каждом районе назначить начальника района порта, самостоятельно руководящего погрузо-разгрузочными работами и обработкой грузов по своему району и ответственному перед начальником порта за выполнение планов и заданий по своему району.

2. В каждом районе создать складскую группу, отвечающую за хранение и учет грузов на территории района. Четко разграничить обязанности и ответственность стивидоров (руководство погрузо-разгрузочными работами на корабле) и складской группы (обработка грузов, прием, учет и хранение их на берегу).

3. Предоставить права диспетчерам порта и диспетчерам районов быть полными оперативными руководителями на погрузочных участках...

4. Немедленно устранить порочную практику на погрузо-разгрузочных работах, обезличивающую бригады грузчиков. На период разгрузки каждого корабля закрепить бригады грузчиков за пароходными трюмами и не переводить на работу в другие места, пока не закончили выгрузку или погрузку своего трюма.

5. Установить строжайший контроль за работой автотранспорта, категорически запретить уезжать автомашинам для смены шоферов в гараж. Смену шоферов производить в районах порта на ходу работы автомашины. Перед началом каждой смены сообщать стивидорам номера закрепленных за каждым кораблем автомашин.

6. Отмечая отсутствие соцсоревнования в порту за досрочную обработку кораблей и установившуюся в связи с этим вредную уравниловку, всемерно расширять соцсоревнование в погрузо-разгрузочных работах: корабль с кораблем, трюм с трюмом. Завести в каждом районе доску показателей бригад, лучших стивидоров, бригадиров, грузчиков и механизаторов премировать за досрочную обработку кораблей и предоставлять им лучшее питание...

ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 128а, л. 67.

За расхищение социалистической собственности — к расстрелу

Продолжительное время в Петропавловском порту орудовала шайка воров, систематически занимавшаяся расхищением социалистической собственности. Воры В. П. Бабурин, А. Л. Алексеев, В. В. Петров, Ф. П. Дягилев, руководимые Г. К. Рыбиным, расхищали ценные грузы. За сентябрь и октябрь 1943 года похитили рулон шерсти в количестве 55 метров, ящик сливочного масла весом в 45 килограммов, два ящика мясных консервов, мешок муки и ящик сала-шпиг весом в 108 килограммов. Часть этих материальных ценностей была перепродана.

Расхитители социалистической собственности пойманы с поличным и на днях предстали перед трибуналом. Трибунал в составе председательствующего — тов. Чер... и членов гг. Дмитриева и Царева, с участием государственного обви-

нителя тов. Тофановского и защиты — адвокатов тт. Тюменцева и Поводыревой, рассмотрел это дело в открытом судебном заседании и на основании закона от 7 августа 1932 года приговорил Рыбина Григория Кондратьевича к высшей мере уголовного наказания — расстрелу, В. В. Петрова, Ф. П. Дягилева, В. П. Бабурина и А. Л. Алексеева — к лишению свободы сроком на десять лет и с поражением в избирательных правах сроком на три года каждого.

Камчатская правда, 10 декабря 1943 г.

Тальманы

Нина Сократова и Аня Гаврилова познакомились еще в Большерецком районе. Там они вместе обрабатывали рыбопродукцию, выезжали в море на лов и стали, как говорят, неразлучными подругами.

Летом прошлого года девушки приехали на работу в Петропавловский порт. — На какую работу вы желаете пойти? — спросили их в отделе кадров.

— Нам бы по одной специальности, желаем работать вместе, — заявили подруги.

Девушкам поручили работу береговых тальманов-грузоприемщиков. Это несложная, на первый взгляд, но кропотливая и весьма ответственная работа. Ее не каждому можно доверить... С первого дня девушкам пришлось работать и учиться. После трудового дня они шли на курсы техминимума и упорно овладевали знаниями... Нина Сократова и Аня Гаврилова — лучшие береговые тальманы Петропавловского порта. Хорошую славу они снискали себе честным и добросовестным отношением к работе. Руководства порта неоднократно их премировало...

Камчатская правда, 28 декабря 1943 г.

Приблизим час расплаты

Дружно собирались портовики на митинг. В столовую входили коренастые грузчики, мотористы, стивидоры. Входили мужчины и женщины различных специальностей, но с одной, годами выношенной мыслью — помочь Родине в трудную годину. С краткой речью на митинге выступил секретарь партийной организации Петропавловского порта тов. Махиня. Он говорил о победоносном наступлении Красной Армии, о самоотверженном труде портовиков. Заканчивая речь, произнес:

— Эскадрилья «Камчатка — фронту» понесет на своих краснозвездных крыльях смерть немецким захватчикам, свободу и счастье нашим братьям, временно попавшим в немецкую неволю.

Последние слова заглушило громкое «Ура!» и долго несмолкающие аплодисменты. Потом выступил грузчик тов. Тавленов.

— Я рядовой грузчик, — сказал он, — рядовой сын своей Родины и такой же, как и вы все здесь сидящие, так же как и вы стремлюсь помочь стране. Вношу из своих средств на строительство новых боевых машин сто рублей. Пусть они ускорят час окончательного разгрома гитлеровских мерзавцев.

Один за другим выступали грузчики. Они старались выразить патриотические чувства к любимой Родине, высказать простыми словами свою готовность помочь героической Красной Армии в ее борьбе против заклятого врага.

В единогласно принятой резолюции портовики пишут: «Мы, работники и административно-технический персонал, единодушно поддерживаем патриотический почин коллектива управления АКО и обязуемся принять самое горячее участие в сборе средств на строительство эскадрильи самолетов “Камчатка — фронту”».

Сразу же после митинга портовики начали вносить деньги на строительство боевых самолетов. Стивидор тов. Кондюков внес 200, грузчик тов. Горбачевский — 140, тов. Сакун — 150 рублей. Грузчики третьего участка внесли на постройку эскадрильи самолетов около трех тысяч рублей. Сбор успешно продолжается.

Камчатская правда, 5 марта 1944 г.

Докладная записка начальника порта АКО Я. Я. Завадского наркому рыбной промышленности СССР А. А. Ишкову

...Петропавловск приобрел особое значение в осенне-зимний период, в период жестоких штормов, проходящих в тихоокеанском секторе и Охотском море, тяжелой ледовой обстановки и в проливах, и на побережье с 15 октября по 1 апреля. Порт используется в это время как убежище для перестоя флота. Флот привыкает пользоваться помощью порта в критические моменты, неоднократно случаи оказания помощи флоту, обезуглившимся в море, терпящему бедствие на мели, находящемуся без движения, без управления.

В 1941 г. имели аварии: «Арктика», «Туркмен», «Гага», «Маныч». В 1942 г.: «С. Киров», «Уралмаш», «Ламут», «Восток», «Орочон», «Войков», «Колхозник», «Кура», «Карага», «Большой Шантар». В 1943 г.: «Е. Пугачев», «Аргунь», «Одесса», «Луч», «Херсон», «Тымлат». В 1944 г.: «Алма-Ата», «Витебск», «Тобол», «Зырянин», «Апшерон», «Выборг», «Дальневосточник», «Мариуполь»...

Несмотря на огромное значение порта как базы-убежища, фактически порт спасательных средств никаких не имеет. Помощь оказывается транспортными судами, не приспособленными для спасения и оказания помощи.

Пароходы «С. Киров» и «Уралмаш», не дойдя до порта 60 миль, обезуглились, и десятибалльным штормом их понесло вдоль берега. На помощь были высланы два грузовых судна, которые благодаря своей непригодности, тяжелой управляемости, двое суток не могли взять аварийные суда на буксир и только благодаря удачливому направлению ветра не были выброшены на берег. Судно отнесло на 100 миль от первоначальной точки. Пароход «Ламут», не дойдя до порта 75 миль, потерял винт, и штормовым ветром до 8 баллов его понесло на берег. Высланные суда на оказание помощи подошли через 9 часов — было уже поздно, пароход находился в непосредственной близости к берегу, судно оказалось перед фактом гибели. К счастью в момент, когда судно задержалось на якоре в 300 м от берега, изменился ветер, подул с берега — это предотвратило гибель. На третьи сутки судно взял на буксир тральщик, снятый с западного берега Камчатки.

Пароход «Выборг» в 43 милях сел на мель, и благодаря несвоевременному подходу спасения, получил серьезные повреждения подводной части. На съемке парохода работали четыре судна, снятые с грузовых работ.

За указанный промежуток времени на аварийных работах работало 51 судно, снятое с грузовых работ, имея большие потери эксплуатационного времени в 5 месяцев и 5 дней.

В 1944 г. погиб в 60 милях от порта пароход «Тымлат» с экипажем. На спасение было послано два парохода — «Выборг» и «Киев», но вследствие их большой осадки, плохой маневренности при шторме в 10—11 баллов с пургой, слабой мощности машин, оказать должную помощь не смогли. Авария парохода «Тымлат» тянулась двое суток, наличие аварийно-спасательного судна дало бы возможность пройти к месту аварии северным фарватером за 2—2,5 часа, когда шторм был только в начале, тогда как «Выборг» подошел к месту аварии только через 18 часов, когда шторм доходил до 10 баллов. Оказав необходимую помощь, тем же фарватером пароход был бы приведен в порт. Эту операцию не могли провести «Выборг» и «Киев», имея осадку 28—29 футов. Пароход «Тымлат», взятый на буксир, повели в море, боясь близости берега; несколько раз буксиры лопались, в результате судно было залито и пошло ко дну.

Пароходы «Алма-Ата», «Витебск» при наличии спасательного судна не были бы выброшены на берег... Эти аварии можно было бы предотвратить.

Авария парохода «Карага» — только стоимость землесоса обошлась в 1,5 милл. руб., не считая буксирных работ. Авария «Херсона» — 3,5 милл. руб.

Все вышеизложенное говорит о необходимости иметь в порту мощное спасательное судно, которое в течение одной навигации себя окупит...

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 595, л. 11.

Из докладной записки начальника порта АКО Я. Я. Завадского наркому рыбной промышленности СССР А. А. Ишкову. 10 октября 1944 г.

По вопросу культурно-бытовых учреждений. Порт, имея коллектив рабочих 1 200 человек, имея большое количество ежедневно судов как Рыбпрома, так и порта, не имеет возможности организовать досуг, не имея клуба и необходимых бытовых учреждений. Рыбаки, проезжающие через Петропавловск, не имеют пристанища в ожидании парохода, ютятся под простынями на улице с семьями, детьми, стариками, больные, инвалиды. Пассажиры скапливаются сотнями, и вся эта масса людей, выполняющих правительственные задания, сидит на улице неделями под дождем, снегом, в грязи, холодные и голодные. Приютить людей возможности нет, вопрос строительства гостиницы, вокзала решается ряд лет, а разрешения до сего времени не получил.

До сего времени управление порта не имеет рабочего места, сотрудники разбросаны по всей территории, по разным лачугам, скученно.

Наконец, вопрос с пищеблоком. Город не имеет ресторана, не организовано обслуживание моряка-рыбака в такой мере, чтоб оно мобилизовало, заставляло рыбака стремиться идти в море за новым уловом, заработком, чтобы это обслуживание обеспечивало выполнение максимального задания и улучшило бы материальное положение работающего.

Жилой фонд является жалким ничтожеством по сравнению с необходимым. Вместо культурных, благоустроенных квартир для рабочих и служащих имеем в основном общежития не только для холостяков, но и для семейных. Личный

состав живет исключительно скученно, не ликвидированы до сего времени двойные нары, созданные условия не стимулируют закрепления и оседания рабочих, наоборот, способствуют текучести.

...Необходимо: 1) строительство гостиницы на 300—400 мест, 2) ресторан на 300—400 мест, 3) клуб моряка с залом не менее 500 мест, фойе, кружковые комнаты, буфет, кинозал и ряд служб, 4) вокзал с двумя залами, комнатами обслуживания матери и ребенка, билетными кассами, багажными помещениями, медпомощью, 5) управление со всеми службами, 6) авторемонтная мастерская с гаражом, 7) жилдома до 20 000 кв. м, 8) по механизации — на тяжелый ряжевый причал [требуется] два порталных крана типа американских с грейферами 35 т грузоподъемности для переработки соли и угля, 1 000 пог. м ленточного транспортера, пять машин «Даймонт», 4,5 т грузоподъемностью, автотягачей с прицепными тележками 8 шт., пластинчатых транспортеров 500 м.

Если вопрос объединения двух портов окажется неразрешенным, эти два однородных хозяйства объединены не будут, Рыбпром останется на двух небольших причалах без бункерной базы. Развитие активно-промыслового флота потребует срочного строительства причалов, установления мощной механизации, для чего, отдав прилегающие к Ковшу районы, вынуждены будем изыскивать новые.

В этом случае необходимо срочно удлинить существующий причал на 75 м. В течение зимы необходимо строительство еще трех причалов — два под генгрузы, один под уголь, на которых нужно установить тяжелую порталную механизацию марки «Америкен» в количестве 8 порталных кранов 3—5 т грузоподъемностью.

Строительство должно пойти за счет стального шпунта, наиболее удобного для работы, быстро устанавливающегося и работающего значительно больше деревянных сооружений. В этом случае необходимо создать в порту стройконтрор, занимающуюся строительством и расширением как эксплуатационной, так и коммунальной части порта...

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 67, л. 247—248.

Сокрушительный удар по врагу

В обеденный перерыв портовики пришли на митинг. Когда все собрались, агитатор тов. Просвиркин зачитал заявление, сделанное руководителями трех союзных держав о результатах работы Крымской конференции. Радость и восторг вызвали слова о новых и еще более мощных ударах, которые будут нанесены союзниками в сердце Германии.

Мнение портовиков было единодушным: решения, принятые на Конференции, — новый сокрушительный удар по гитлеровской Германии. В них выражены думы и стремления всего прогрессивного человечества, они говорят о неминуемой гибели фашистской клики.

— Час победы над гитлеровскими негодяями приближается, — говорит т. Губаренко. — Но победа не придет сама, надо ее завоевать. Для этого мы, портовики, должны работать с еще большим напряжением.

Об этом же говорили на митинге тт. Морозов, Сопнев и другие. В ответ на исторические решения Крымской конференции портовики дали слово трудиться не жалея сил, быстрее обрабатывать пароходы.

Обязательства портовиков не расходятся с делом. Отлично работают на разгрузке парохода, где капитаном тов. Кремс, многие бригады грузчиков. Впереди всех идут грузчики, руководимые тт. Пикуновым, Дуженкиным, Перепелкиным. 170—200 процентов нормы — ежедневный показатель этих бригад. Передовые грузчики приняли на себя обязательство досрочно на восемь часов закончить обработку парохода.

К. Максимов

Камчатская правда, 16 февраля 1945 г.

Работники Петропавловского рыбного порта, представленные к правительственным наградам за Курильскую десантную операцию

Херсонский Анатолий Семенович — исполняющий обязанности начальника порта. Мобилизовал личный состав порта на досрочную погрузку судов с десантными частями. При обработке грузов порт выполнял нормы на 250—300 %.

Первушкин Михаил Ианович — парторг, Кораблев Георгий Николаевич — начальник погрузо-разгрузочного отдела — за умелую и досрочную обработку судов, идущих с десантными частями на острова.

Немчинов Александр Иванович — бригадир грузчиков, Счастный Михаил Федорович — бригадир грузчиков, Перепелкин Федор Михайлович — бригадир грузчиков, Киселев Василий Романович — грузчик, Скнарь Василий Алексеевич — грузчик — за умелое руководство бригадами, способствующее быстрой погрузке судов, следующих с десантными частями на Курильские острова, оружием, боеприпасами и снаряжением.

Жуликов Борис Романович — начальник механических мастерских порта — за организацию досрочного и качественного ремонта моторов автомашин и катеров войсковых частей, отбывающих на острова, а также за качественный ремонт авиамоторов для авиасоединения Камчатского оборонительного района.

Сухинин Григорий Алексеевич — начальник радиостанции порта — за организацию бесперебойной связи с судами, участвующими в десантных операциях.

Розенберг Владимир Борисович — начальник автопарка порта, Петров Григорий Иванович — шофер, Деревянкин Сергей Петрович — тракторист, Варламов Дмитрий Федорович — крановщик — за безаварийную работу автопарка, обслуживающего погрузку войсковых частей и их груза на суда. За отличную самоотверженную работу по обслуживанию войсковых частей при грузовых работах по доставке грузов на суда. Эти товарищи работали в течение трех суток, не уходя со своих машин.

Экгард Дмитрий Васильевич — портовый надзиратель — за успешную организацию всех судовых работ по подготовке судов к десантным операциям в условиях полной светомаскировки.

Бабилов Александр Тихонович — стивидор погрузо-разгрузочного отдела — за умелое руководство и организацию работ по разгрузке боеприпасов, снаряже-

ния и техники десантных частей в условиях боевых действий и выгрузке их на островах в районе боев.

Наданов Александр Егорович — бригадир грузчиков, Чугунчиков Александр Михайлович — грузчик, Корецкий Павел Кузьмич — грузчик, Ленский Анисий Константинович — бригадир грузчиков, Жуган Иван Алексеевич — бригадир грузчиков, Казионов Николай Федорович — грузчик, Михайлов Максим Степанович — грузчик, Бочаров Григорий Егорович — грузчик, Брезгин Анатолий Егорович — шофер — за самоотверженный труд по выгрузке техники, боеприпасов и вооружения под обстрелом противника с судов за период боев на островах.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 2 декабря 1945 г.

За успешное выполнение заданий правительства и самоотверженную работу по освоению Северного Морского пути в дни Отечественной войны наградить:

Орденом Ленина: 1. Завадского Яна Яковлевича — начальника порта, 2. Немчинова Алексея Ивановича — бригадира грузчиков.

Орденом Отечественной войны 1-й степени: 1. Ильина Леонида Ивановича — начальника механизации порта, 2. Сусского Анатолия Ефимовича — начальника импортной группы, 3. Халина Иосифа Ивановича — стивидора, 4. Уракова Григория Семеновича — шофера.

Орденом Отечественной войны 2-й степени: 1. Кораблева Георгия Николаевича — начальника участка, 2. Леонова Алексея Никитовича — начальника складской группы.

Орденом Трудового Красного Знамени: 1. Бухарева Василия Федоровича — грузчика, 2. Жуликова Бориса Романовича — начальника мастерской, 3. Мельничук Николая Кирилловича — начальника участка, 4. Меркурьеву Елену Федоровну — заместителя начальника импортной группы, 5. Первушина Федора Михайловича — парторга порта, 6. Перепелкина Федора Михайловича — бригадира грузчиков, 7. Розенберга Владимира Борисовича — начальника автопарка, 8. Херсонского Анатолия Семеновича — заместителя начальника порта.

Орденом Красной Звезды: 1. Просвиркина Константина Георгиевича — помощника начальника порта, 2. Счастливого Михаила Федоровича — бригадира грузчиков.

Орденом Знак Почета: 1. Варлакова Дмитрия Федоровича — крановщика, 2. Дуженкина Петра Ивановича — бригадира грузчиков, 3. Дуженкину Анну Павловну — крановщицу, 4. Жуган Ивана Алексеевича — бригадира грузчиков, 5. Кайгородова Константина Ивановича — начальника морского агентства, 6. Литвинова Тимофея Никитовича — председателя местного комитета, 7. Мирошниченко Александра Емельяновича — бригадира грузчиков, 8. Романского Петра Никитовича — заместителя начальника порта, 9. Сакун Ивана Федоровича — начальника планового отдела, 10. Тарлыгина Василия Федоровича — комсорга порта, 11. Филончикова Ивана Харлампьевича — начальника отдела, 12. Черняева Матвея Федоровича — старшину катера, 13. Эггарда Дмитрия Васильевича — портового надзирателя, 14. Юрченко Сергея Даниловича — заместителя начальника складской группы, 15. Яковлева Леонида Васильевича — начальника отдела.

Медалью «За трудовую доблесть»: 1. Бабикова Александра Тихоновича — стивидора, 2. Бакшину Евдокию Павловну — работницу склада, 3. Баширова Шамиля Резвановича — электросварщика, 4. Башкова Алексея Григорьевича — помощника начальника складской группы, 5. Бессонова Сергея Ивановича — бригадира грузчиков, 6. Десяткина Митрофана Фомича — грузчика, 7. Демкина Василия Павловича — грузчика, 8. Деревянкина Сергея Петровича — грузчика, 9. Кормусова Акбулу — грузчика, 10. Коваль Григория Кирилловича — экспедитора, 11. Комынина Ивана Алексеевича — грузчика, 12. Кондратьева Савелия Корнеевича — помощника начальника складской группы, 13. Кононова Леонида Петровича — бригадира грузчиков, 14. Кочергина Семена Пантелеевича — начальника военизированной охраны, 15. Мамась Владимира Ивановича — стивидора, 16. Марьясова Порфирия Матвеевича — помощника начальника складской группы, 17. Моисеева Василия Николаевича — диспетчера, 18. Писарева Василия Романовича — грузчика, 19. Поданева Александра Егоровича — стивидора, 20. Сафронова Александра Степановича — грузчика, 21. Сафронова Кирилла Степановича — грузчика, 22. Сидоренко Ивана Яковлевича — грузчика, 23. Скарнь Василия Алексеевича — грузчика, 24. Спицина Михаила Петровича — грузчика, 25. Сухорукова Николая Ефимовича — слесаря, 26. Титова Петра Тихоновича — грузчика, 27. Шахова Василия Марковича — шофера, 28. Шкуринского Ивана Денисовича — грузчика, 29. Ширяева Александра Тимофеевича — шофера.

ГАКО, ф. 88, оп. 3, д. 1, л. 28—29.

Справка начальника рыбного порта Я. Я. Завадского о реконструкции, механизации и основных показателях работы предприятия в годы Великой Отечественной войны

Начиная с 1942 г., в связи с увеличением грузооборота порта, изменением номенклатуры поступающего груза, а также увеличением судооборота для производства грузовых работ, потребовалась мощная механизация, расширение причального фронта и территории, увеличение складской площади, пополнение вспомогательного флота и другие сооружения, связанные с обработкой флота.

За годы войны порт вооружился мощными механизмами. В настоящее время порт для производства грузовых работ имеет 30 машин «Студебеккер», 10 кранов.

Выстроены три новых причала на 4 трюма каждый. Безмоторный флот возрос в три раза (если до войны в 1940 г. разовая грузоподъемность составляла 500 т, то уже в 1944 г. она составила 1 650 т).

Значительно расширилась территория порта за счет мыса Сигнального и портовой Кошки. Складская вместимость увеличилась более чем в два раза против разовой емкости 5 570 т в 1941 г. до 15 500 т в 1944 г.; открытой площади вместо 12 000 т до войны, 75 000 т. Улучшены дороги и подъездные пути.

Находятся в строительстве 4 механизированных причала, ряжевый причал, 8 порталных по 35 т грузоподъемности кранов, 10 складов на 15 тыс. т, грузовая площадка на 75 тыс. т, плавучий стотонный кран.

С окончанием мощность порта будет достигать 1 млн т грузооборота.

До 1942 г. план грузооборота из года в год не выполнялся. В 1942 г. план выполнен на 101,4 %, в 1943 г. — на 159,0 %. За 10 месяцев 1944 г. годовой план выполнен на 98 %.

Рост грузооборота за годы войны: в 1940 г. грузооборот составил 178,1 тыс. т. В 1943 г. грузооборот составил 429,7 тыс. т, что составляет к 1940 г. 242 %. За девять месяцев 1944 г. выполнено 188 тыс. т, или рост к 1940 г. составляет 257 %.

За годы войны грузооборот порта увеличился в 2,4 раза. В 1940 г. приход судов составил 198, в 1943 г. — 413, а за 10 месяцев в 1944 г. — 311.

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 67, л. 305—306.

Характеристика рыбного порта Главкамчатрыбпрома по состоянию на 1 июля 1946 г.

1. Площадь акватории порта: 21 710 кв. м (район Ковша).
2. Количество причалов: а) один свайный деревянный длиной 90 м, б) один ражевый, находится в строительстве, длиной 100 м.

3. Механизация погрузо-разгрузочных работ:

	Механизмы	В эксплуатации	В консервации
	<i>Автотранспорт</i>		
1. «Студебекеры»	40	28	12
2. Самосвалы «ДМ»	2	2	—
3. Самосвалы «Интернационал»	3	2	1
4. «Додж»	1	1	—
5. «Виллис»	1	1	—
	<i>Крановый парк</i>		
1. «Брунинг», гр. 7,2 т	4	4	—
2. «Спидер», гр. 3 т	1	1	—
3. «Одесский», гр. 6,5 т	1	1	—
4. Автокары	2	2	—
5. Электрокары	5	—	5
6. Транспортёры Лиммана	5 секций	5	—
7. Пластинчатые транспортёры	14 секций	14	—

4. Складская площадь: крытые семь складов с общей площадью 6 517 кв. м, с полезной площадью 4 961 кв. м, разовая вместимость 7 250 т.

5. Вспомогательные цехи: а) мехмастерская: токарных станков 3, токарно-долбежных — 1, фрезерных — 1, сверлильных — 3, строгальных — 2; б) электростанция: два агрегата по 75 кВт; в) радиостанция второго разряда мощностью 1,5 кВт; г) подсобное хозяйство: посев 55 га, поголовье скота 60 голов.

6. Транспортно-вспомогательный флот. Самоходный флот: моторный катер «Первенец», 170 л. с., нефтяник; моторный катер «Гордый», 75 л. с.; моторный катер «Шторм», 50 л. с.; моторный катер «МЮД», 50 л. с.; моторный катер «Сокол», 50 л. с.; моторный катер «Ост», 30 л. с.; моторный катер «Норд-Вест», 100 л. с.; пассажирские кавасаки, 50 л. с.; катер «Норд-Ост», 180 л. с., паровой (имел 13 чел. команды); глиссер, 73 л. с., бензиновый.

- Несамоходный флот: а) в эксплуатации: 1) плашкоуты железные 300 т — 3 шт., 2) баржа с железным корпусом 200 т — 2 шт., 3) баржа с железным корпусом

150 т — 2 шт., 4) кунгас деревянный 20 т — 2 шт., 5) баржа с железным корпусом 60 т — 1 шт., 6) сампан с деревянным корпусом 60 т — 1 шт., 7) понтон с деревянным корпусом 100 т — 1 шт. б) в ремонте: 1) баржа с деревянным корпусом 100 т — 2 шт., 2) баржа с железным корпусом 150 т — 2 шт.

7. План погрузо-разгрузочных работ на 1946 г. — 190 тыс. т, фактическое выполнение за 1945 г. — 288,5 тыс. т.

8. Рабочая сила: всего личного состава по состоянию на 7.06 — 721 чел., в том числе рабочих — 522, из них грузчиков — 160...

10. Площадь зданий порта: а) административно-управленческих 169 кв. м, б) жилая — 5 640 кв. м...

Начальник рыбного порта ГКРП *Херсонский*
Начальник планового отдела порта ГКРП *Сакун*

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 75, л. 90—92.

По почину ленинградцев

Годовой план — к 7 ноября. С первых дней нового 1947 года коллектив порта Главкамчатрыбпрома наращивает темпы в труде, чтобы с честью справиться с выполнением государственного плана второго года новой пятилетки. Желание портовиков единодушно — порадовать Родину досрочной обработкой прибывающих на Камчатку судов.

Январское производственное задание коллектив рыбного порта выполнил на 131 процент. Еще к 10 февраля, в честь выборов, месячный план был завершен на 40 процентов. Портовики с честью справились с принятыми на себя социалистическими обязательствами.

В эти дни в порту царит новый трудовой подъем, с новой силой разгорается социалистическое соревнование. Грузчики, шоферы, стивидоры, механизаторы слушали по радио, читали в газете обращение трудящихся города-героя Ленинграда. У всех портовиков оно вызвало новый прилив сил.

Ленинградцы вызывают всех трудящихся Советского Союза ознаменовать 30-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции образцовым выполнением годового государственного плана. Они зовут рабочих, инженерно-технического персонала, служащих к новым успехам в труде.

Мысли петропавловских портовиков слились вместе с думами ленинградцев. Коллектив порта Главкамчатрыбпрома на состоявшемся собрании стахановцев принял обязательства выполнить годовой государственный план грузопереработок ко дню славного праздника 7 ноября. Для этого рабочие и служащие решили повысить производительность труда, трудиться еще лучше, чем раньше. Работник автотранспорта, механизации, транспортно-вспомогательного флота обязались перекрыть намеченные годовым планом задания.

Почин ленинградцев подхвачен. Сейчас на всех производственных участках портовики стремятся показать образцы труда, сдержать слово и выполнить задание второго года пятилетки к 30-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

Камчатская правда, 28 февраля 1947 г.

Сообщение о выдвижении кандидата в депутаты

Коллектив рыбного порта единодушно выдвинул кандидатом в депутаты Камчатского областного Совета депутатов трудящихся по шестому избирательному округу орденоносца товарища Немчинова Александра Ивановича.

Вечером 11 ноября, как только закончила работу первая смена, грузчики, механизаторы, служащие рыбного порта собрались в свой клуб для того, чтобы выдвинуть кандидата в депутаты Камчатского областного Совета депутатов трудящихся.

Петропавловские портовики достойно встречают приближающийся день выборов. Эта производственная победа была достигнута упорным трудом всего коллектива, его замечательных стахановцев четвертой пятилетки, среди которых имя бригадира бригады грузчиков Александра Ивановича Немчинова занимает одно из первых мест. Вот почему собравшиеся назвали своим кандидатом в депутаты областного Совета лучшего производственника тов. Немчинова.

Первым предложение о выдвижении кандидатуры тов. Немчинова внес секретарь партийной организации порта тов. Долгов. Он коротко охарактеризовал Александра Ивановича как одного из лучших людей коллектива.

Тов. Немчинов — беспартийный большевик. Его отличительной чертой является высокая сознательность во всем, что касается долга советского гражданина перед Родиной. Тов. Немчинов до революции был батраком, подпаском. В 1931 году приехал на Камчатку. В порту Александр Иванович с 1934 года. За самоотверженный труд в период Великой Отечественной войны правительство наградило его орденом Ленина.

Свое выступление тов. Долгов заканчивает здравицей в честь нерушимого блока коммунистов и беспартийных, в честь великого вождя советского народа товарища Сталина, творца самой демократической в мире Конституции. Долго не смолкают аплодисменты в честь любимого товарища Сталина...

Горячо поддержали присутствующие на собрании кандидатуру тов. Немчинова. Один за другим поднимаются на трибуну портовики. Многие из них знают Александра Ивановича по совместной работе. Грузчик тов. Павлинок, работающий в одной бригаде с Немчиновым, старый производственник, мастер механического цеха тов. Якшин, секретарь комсомольской организации тов. Голубченко выразили уверенность в том, что тов. Немчинов с честью оправдает оказанное ему высокое доверие.

Собрание единодушно одобрило кандидатуру тов. А. И. Немчинова и решило просить его дать согласие баллотироваться кандидатом в депутаты областного Совета депутатов трудящихся по шестому избирательному округу...

Камчатская правда, 13 ноября 1947 г.

Показатели работы Петропавловского морского рыбного порта за 1949—1953 гг.

...При существующем техническом уровне порт в состоянии одновременно обрабатывать максимально... четыре трюма... Порт из года в год находится на одном техническом уровне и совершенно не развивается... За период с 1949 по

1953 г. техническая вооруженность порта находится на одном уровне, если не брать во внимание приобретение парового крана «Шкода» для выгрузки тяжеловесов... Вследствие малого потока грузов-тяжеловесов этот вид механизации... больше времени находится в простое. Крановый парк в составе 6 кранов, приобретенный в 1943 г., крайне изношен и требует замены... Автопарк (грузовой) — 26, за указанный период пополнился отечественными марками в количестве 18 единиц, однако он не удовлетворяет возросших потребностей в перевозках 1953 г.

Управление Главкамчатрыбпрома руководит портом неудовлетворительно, совершенно не расширяется складская территория и причальная линия, не пополняются средства механизации и транспорта. Даже более того, рыбная промышленность, в связи с организацией базы стоянки промыслового флота в Ковше, в ущерб обработки транспортных судов передала Тралфлоту по приказу Главка механические мастерские со штатом, оборудованием и прилегающей к ней территорией, а также грузовой склад емкостью 800 т.

...Флот работает не по графику, в порту часто бывает перенасыщенность судов в ожидании погрузо-разгрузочных работ, в тех случаях Главкамчатрыбпромом мобилизуются на грузовые работы рабочие других предприятий города, однако результаты обработки флота отрицательные, так как люковые нормы не выполняются, что приводит к простоям судов и перерасходу средств по погрузо-разгрузочным работам.

Перспективному развитию порта в пятилетке со стороны Главкамчатрыбпрома внимания не уделяется. Ряд объектов в порту на протяжении ряда лет находится в незаконченном строительстве. Расширение по генеральному плану порта не осуществляется... Активность добывающего флота все больше и больше возрастает, а база стоянки... остается прежней... Тормоз дальнейшего развития рыбопромыслового флота...

Вопрос о конкретизации мероприятий по порту зависит от того, будет ли порт развиваться на базе развития промыслового флота или промысловый флот будет развиваться на базе развития порта.

Порт имеет в своем ведении:

1. Причалы: а) свайный однослойный причал постройки 1942 г. длиной 88,4 м нагрузка на 1 кв. м 15 т; б) ряжевый причал (продолжение свайного) постройки 1944 г. длиной 60 м.

2. Склады (все одноэтажные):

	№ 1	№ 2	№ 3	№ 4 и 5
Год постройки	1932	1925	1936	1943
Фундамент	деревянные стулья		железобетонные стулья	
Стены	волнистое железо			
Площадь застройки	1 208	1 362	1 071	900
Кубатура	8 799	8 308	6 060	3 000
Полезная площадь	975	1 075	820	800
Вместимость, т	1 950	2 150	1 640	1 600

Всего закрытой емкости 7 340 т.

Открытая складская площадь (нецементированная площадка) — до 20 000 т...

3. Внутрипортовая механизация: а) перегрузочные береговые краны «Браунинг» грузоподъемностью до 7 т — 5 шт., б) краны «Спидер» — 1 шт. (8 т), в) кран «Шкода» — 1 шт. (15 т).

4. Автотранспорт: ЗИС-150 — 18 шт., ГАЗ-51 — 1 шт., иномарки — 8 шт...

И. о. начальника порта техник административной службы
флота рыбной промышленности 1-го ранга *Жуликов*
ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 1680, л. 58—61.

**Приказ начальника рыбного порта № 11 от 1 февраля 1954 г.
«О неудовлетворительном состоянии трудовой дисциплины»**

В 1953 г. состояние трудовой производственной дисциплины находилось на крайне низком уровне. За прошедший год было 275 трудовых нарушений, в основном прогулы на почве пьянок в дни получения заработной платы.

В 1952 г. всего трудовых нарушений было 163. Резкое увеличение трудовых нарушений в 1953 г. создало нетерпимое положение с трудовой дисциплиной в рыбном порту.

Начальники производственных цехов и отделов самоустранились от политико-воспитательной работы среди молодых рабочих, и работа на этом важнейшем участке находится в запущенном состоянии.

Товарищеский суд прекратил работу в ноябре месяце с. г. ... Профсоюзная организация также продолжает неудовлетворительно вести политико-воспитательную работу, в течение трех месяцев не могла оформить выбор нового председателя товарищеского суда, не вовлекает молодежь в кружки самодеятельности, спорта и т. д.

Не организует культурный отдых рабочих, проживающих в общежитии порта, в связи с чем случаи пьянства, дебоша, проявления хулиганства с нанесением побоев друг другу стали обычным явлением

В результате ослабления трудовой дисциплины и увеличения прогулов создаются большие потери рабочего времени, чем наносится ущерб государству по выполнению государственного плана по обработке грузов. Каждого прогульщика необходимо рассматривать как дезорганизатора производства, срывающего планомерную работу порта, а поэтому необходимо повести решительную борьбу с прогульщиками путем усиления политико-воспитательной работы.

Исходя из вышеизложенного, приказываю: каждый прогул рассматривать как чрезвычайное происшествие в аварийном порядке, для чего по выходе на работу прогульщика в тот же день созывать цеховое бригадное собрание, на котором обязательно обсуждать совершенный проступок прогульщика. По оформлении немедленно пересылать материалы на прогульщиков в отдел кадров.

Материалы на прогульщиков должны состоять из: 1) рапорта начальника цеха с извещением, когда совершен прогул, фамилии, имени, отчества, занимаемая должность прогулявшего, 2) письменное объяснение самого прогулявшего, 3) копии протокола цехового бригадного собрания.

Предупреждаю всех начальников цехов и отделов, что в случае непринятия ими мер к укреплению трудовой дисциплины и оставления безнаказанными нарушителей трудовой дисциплины, виновные будут привлекаться к строгой ответственности до снятия с работы и передачи дел в судебные органы для привлечения к уголовной ответственности.

Начальник рыбного порта ГКРП *Жуликов*

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 122, л. 13.

Вклад портовиков

В ногу со всем народом шагает коллектив морского рыбного порта. Борясь за достойную встречу Великого Октября, он пришел к празднику с неплохими результатами. План десяти месяцев выполнен на 107,1 процента.

Портофлот (начальник т. Давыденко) снизил себестоимость перевезенной тонны почти на две копейки. Самоходный и несамоходный флот находится в хорошем техническом состоянии. Морской буксир «Ленинградец» (капитан т. Новоселов) в этом году проделал большую работу по обеспечению Охотской экспедиции тарой и солью. Перевыполнил также задание и коллектив механизации (начальник т. Шеховцов). Он снизил себестоимость перевозок на 8,8 процента.

Таких результатов портовики добились благодаря усилиям всех рабочих, слаженного действия всех цехов и звеньев, благодаря возросшему мастерству командного состава.

Морской рыбный порт борется за звание коллектива коммунистического труда. В своих рядах он сейчас насчитывает более 200 человек ударников коммунистического труда. Это наши лучшие люди — бригадиры портовых рабочих тт. Трескин, Набиев, Бахарев, грузчики тт. Максимов, Стажков, Кремчев, Шилкин, механизаторы тт. Чикунов, Лискин, Смолин, шоферы тт. Сергунин, Шкуринский, наши славные капитаны тт. Курис, Тараканкин, Андерсон, шкиперы тт. Степанов, Миков, Пономарчук, матросы тт. Котов, Бурдин и многие другие.

В праздники, как обычно, не принято говорить о недостатках. Но умолчать о них нельзя, потому что, не вскрыв их, можно в дальнейшем повторять старые грехи. В работе рыбного порта имеется еще много ошибок и помех. Отдельные бригады грузчиков допускают бой тары, плохую укладку грузов. У нас еще не изжиты прогулы, связанные с пьянкой. Руководство, партийная и профсоюзная организации, весь коллектив принимают меры к изжитию этих недостатков, ведут усиленную борьбу с этим злом.

До конца года остается два месяца. Принятое социалистическое обязательство — закончить годовой план переработки грузов ко Дню Советской Конституции — коллектив порта, безусловно, выполнит и дополнительно переработает 5 000 тонн грузов.

И. Фризоватый, начальник морского рыбного порта

Поздравляет «Молния»

22 июня все цеха рыбного порта облетела радостная весть. По этому случаю была выпущена праздничная «молния»: «Администрация, цехком профсоюза и партбюро поздравляют коллектив грузового района с досрочным выполнением плана грузопереработки за июнь, второй квартал и полугодие! Желаем коллективу еще больших успехов в труде, достойной встречи 50-летия Великого Октября».

Если сравнивать трудовые показатели нынешнего года с прошлогодними, то рабочие грузового района — главного в порту — достигли отличных успе-

хов. Как заверил Николай Николаевич Садчиков, председатель портового комитета профсоюза, работники рыбного порта сделают все, чтобы юбилей Родины встретить в рядах победителей социалистического соревнования.

Золотой фонд

Двадцать четыре года назад по призыву Родины в военные годы 1 800 демобилизованных воинов пришли работать в рыбный порт. Начинали грузчиками, после войны учились, совершенствовали свое мастерство.

— Сейчас нас, начавших работать в сорок третьем, осталось 29 человек, — говорит начальник отдела кадров рыбного порта Василий Федорович Тарлыгин, трудовая деятельность которого началась с грузчика, затем политработника. Сейчас через опытные руки Василия Федоровича, как говорится, проходят сотни человек. И когда к нему прибывают молодые, ему невольно хочется посоветовать «делать жизнь» с Дмитрием Григорьевича Чикунова, старшего инженера по крановому парку, ныне заместителя начальника грузового района по механизации, бывшего шофера, требовательного товарища, принципиального коммуниста, талантливейшего рационализатора.

Шофер, слесарь, крановщик, механик смены, инженер по автотранспорту — не перечисль всех специальностей Николая Степановича Машонина. Трудовой стаж его начался 23 года назад. На десять лет раньше него пришел в порт Петр Аверьянович Мельников, инженер-механик портового флота, опытный рационализатор, добрейший человек, умнейший специалист. Труженик, для которого жизнь без любимой работы немислима, разговоры о пенсии — ему 51 год — невозможны.

Богат рыбный порт ветеранами труда, чей каждодневный трудовой подвиг — пример для молодых. Ими гордятся товарищи — грузчиком Василием Федоровичем Бахаревым, бригадирами 3-й и 7-й бригад грузчиков Михаилом Петровичем Спициным и Яковом Николаевичем Трескиным, диспетчером Иосифом Ивановичем Халиным, стивидором Петром Михайловичем Осетровым...

Сейчас в отделе кадров, в портовом комитете профсоюза и парткоме на особом счету список «золотого фонда» предприятия — ветеранов, трудовой стаж которых перевалил за 20, и кому в этом году исполняется 50 и 60 лет. О том, чтобы по-особому, по-рабочему, отметить их почетный юбилей, заботятся все. Сейчас на повестке дня парткома и комитета профсоюзов подготовка к проводам на пенсию замечательного сына рабочего класса с 1939 года, такелажника Георгия Леонтьевича Иноземцева. О том, какими будут проводы, мы пока помолчим, но знаем твердо: эти минуты запомнятся старому рабочему на всю жизнь.

Если хочешь быть здоров...

А здесь хотят быть здоровыми не только грузчики, чья династия исстари пошла от людей с могучими плечами и потрясающей воображение мускулатурой, но и шоферы, рабочие, служащие. Вот почему не простаивает в воскресные дни портовский автобус, а ему на помощь «призывается» еще несколько автобусов.

И — на отдых в Паратунку, Малки, Начики! В такие дни заядлыми рыболовами становятся все мужчины, а опытнейшими кашеварами — все женщины. Шахматы, книги, волейбольный мяч — неперенные спутники всех.

Вот уже несколько воскресений подряд отдыхают портовики за городом. Портовый комитет уже разработал в деталях план культурно-массовых мероприятий на лето. Здесь отдых, походы в кино и театр, поездки за ягодами и грибами и — спорт.

Минувшей зимой многие городские любители спорта были приятно удивлены столь активным участием портовиков-спортсменов в соревнованиях. Сенсацией было успешное выступление конькобежцев, а имя Екатерины Катуновой, признанной лыжницы, методиста производственной гимнастики, известно и за пределами нашей области. Так что уговаривать работников рыбного порта голосовать за спорт не приходится. Потому что они все — за здоровье!

Э. Стародубцева

За высокие уловы, 2 июля 1967 г.

Наградной лист

Шкуринский Иван Денисович, шофер отдела механизации Петропавловского морского рыбного порта, 1918 г. р., беспартийный, образование начальное.

Краткая характеристика и заслуги, за которые представляется к награждению.

Тов. Шкуринский Иван Денисович работает в Петропавловском морском рыбном порту с 1949 года шофером отдела механизации. За время работы зарекомендовал себя исключительно добросовестным и трудолюбивым работником. Специальность шофера знает в совершенстве, является ударником коммунистического труда. Благодаря сознательному отношению к труду и грамотной технической эксплуатации, тов. Шкуринский значительно увеличивает межремонтные сроки эксплуатации автомашин, что дает возможность ежегодно перевыполнять план по машино-часам и тонно-километрам. Сменные задания выполняет на 115—117 %. За хорошую работу и бережное отношение к технике он неоднократно награждался почетными грамотами, ценными подарками, заносился на областную Доску почета. Принимает активное участие в общественной жизни коллектива порта.

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 201, л. 7.

Характеристика причалов Петропавловского морского рыбного порта по состоянию на 1972 г.

Площадь акватории порта 11,36 га. Основная деятельность направлена на обслуживание промысловых судов, плавбаз, транспортных судов, базирующихся на порт. Вследствие этого он специализирован на переработке соли, бочкотары, картонной тары. Кроме того, перерабатываются народно-хозяйственные грузы: стройматериалы, метизы, лес, уголь, оборудование. Через городской холодильник, находящийся на территории порта, проходят все мясомолочные, рыбные продукты и фрукты для нужд города и области.

Для обеспечения производства погрузо-разгрузочных работ и обслуживания судов порт располагает причалами длиной 710 погонных метров:

1. Причалы № 1 и 2 глубоководные, протяженностью 240 пог. м, год ввода в эксплуатацию 1960. Перерабатываются гофтера, бочки. Стальная стенка из шпунта «Ларсен-4», установлена на железобетонную плиту на каменной постели, покрытие бетонное, в прикормонной части уложены подкрановые пути. Проектная глубина у причала 10 м, нагрузка 3 т на кв. м.

Краны «Ганц» — 2, «Коммунар» — 3, монтируется новый «Ганц». В настоящее время производится капитальный ремонт причала № 1, причал № 2 требует капитального ремонта вследствие стихийных бедствий в 1971 г.

2. Причал № 3, протяженность 155 пог. м, год ввода в эксплуатацию 1964, глубина 5,5 м. Для снабжения промысловых судов солью, гофтарой и лесом. Комбинированный, частично из шпунта «Ларсен-4» и «Дуброва», с асфальтовым покрытием, имеет подкрановые пути. Установлены порталы краны «Коммунар» и «Ганц» по 5 т.

3. Причал № 6, протяженность 100 пог. м, год ввода в эксплуатацию 1964, глубина 5 м. Предназначен для обработки добывающего флота. Из шпунта типа «Ларсен», железобетонное покрытие, подкрановые пути, порталы кран «Эберсвальде», 3,2 т.

4. Причал № 7, протяженность 100 пог. м, год ввода в эксплуатацию 1964, глубина 4,5 м. Предназначен для обработки добывающего флота. Железобетонное покрытие, подкрановых путей нет. Обработка ведется порталными кранами, установленными на 6 и 8 причалах.

5. Причал № 8, протяженность 125 пог. м, год ввода в эксплуатацию 1964, глубина 7,5 м, расположен перед холодильником, специализирован под обработку судов с рыбой и скоропортящимися продуктами. Из шпунта «Ларсен» с железобетонным покрытием, имеет подкрановые пути. Краны «Эберсвальде» — 2, «Коммунар» — 1.

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 217, л. 1.

Работники Петропавловского морского рыбного порта, представленные к награждению орденами и медалями СССР

Администрация порта, профсоюзная и комсомольская организации Петропавловского морского рыбного порта за успешное выполнение заданий трех лет 9-й пятилетки и социалистических обязательств 1973 г. представляет к награждению:

Орденом Трудового Красного Знамени: Житниковского Франца Климовича — заготовителя такелажного грузового района, Ванфити Вилея Владимировича — шофера грузового района.

Медалью «За трудовую доблесть»: Набиева Багдатхана Газизяновича — портового рабочего бригады № 9.

Медалью за «Трудовое отличие»: Бочкареву Марию Артамоновну — краповицу механизации грузового района...

29 декабря 1973 г.

Характеристика на Житниковского Франца Климовича — заготовителя такелажа

Житниковский Ф. К., 1913 года рождения, национальность поляк, беспартийный, образование начальное. В Петропавловском морском рыбном порту тов. Житниковский Ф. К. работает с 1949 года грузчиком, а с 1962 года — заготовителем такелажа. За время работы зарекомендовал себя добросовестным и исполнительным работником. Выпускаемая им продукция только хорошего и отличного качества, что обеспечивает бесперебойную и безаварийную работу по грузо-разгрузочной технике и бригад портовых рабочих.

Является одним из первых ударников коммунистического труда. За добросовестный труд имеет много поощрений: награждался почетными грамотами, ценными подарками, заносился на Доску почета и в Книгу почета рыбного порта... ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 229, л. 1—2.

Выписка из протокола заседания портового комитета профсоюза рыбного порта от 13 февраля 1974 г.

Повестка дня: подведение итогов работы за январь 1974 г. по внутрипортовому соцсоревнованию.

Слушали: по существу повестки дня председателя комиссии по подведению итогов тов. Шептарского Н. К.

По грузовому району — выполнение показателей: план переработки грузов выполнен на 84,7 %, план производительности труда в тоннах выполнен на 83,3 %. Выполнение комплексных норм составило 91,9 % против 88,8 % за январь прошлого года, экономия стояночного времени судна под грузовыми операциями составила 133 судно-часа.

Выполнение условий соревнования: случаев не сохранности грузов нет, имеет место нарушение трудовой дисциплины — 37 случаев прогулов с потерей 51 чел.-дней, имеют место случаи нарушения правил техники безопасности: травматизма — 2 случая. Санитарное и противопожарное состояние — удовлетворительное. Производственно-массовая работа: 1 собрание, 1 лекция, 1 молния, 1 стенгазета. План пакетной переработки грузов выполнен на 76,0 %.

По портовому флоту — выполнение показателей: план перевозки грузов выполнен на 140,5 %, план работы самоходного флота в судно-часах выполнен на 100,2 %, имело место происшествие. Случаев не сохранности грузов нет. Выполнение условий: случаев нарушения графика постановки флота в ремонт и сроков ремонта нет, травматизма нет, нарушений трудовой дисциплины — допущено 7 случаев прогулов с потерей 28 чел.-дней. Производственно-массовая работа: собрания — 2, лекции — 1, стенгазета — 1, санитарное и противопожарное состояние удовлетворительное. Выполнение плана новой техники — согласно плана.

Постановили: среди основных цехов присудить второе место коллективу портового флота. Первого места не присуждать. По бригадам портовых рабочих,

судозкипажей портового флота, участков грузового района и грузовых складов — утвердить с изменениями решения цеховых комитетов грузового района и портового флота.

Среди бригад портовых рабочих первое место присудить бригаде № 3, второе место не присуждать, отметить хорошую работу бригады № 9.

Среди экипажей самоходного флота первое место присудить п/х «Снежок» (капитан Ли-Тен-Хо). Второе место — б/к «Ударный» (капитан Гуров С.)

Среди экипажей несамоходного флота первое место присудить ПС-798, второе место — ПС-702.

Среди подразделений грузового района призовых мест не присуждать — не выполнены показатели соцсоревнования. Среди грузовых складов — призовых мест не присуждать — не выполнены показатели соцсоревнования.

Признать лучшими по профессии: Булгакова И. К., Гречухина А. И., Крупенева В. П., Малицкую Л., Лобанова Н. А., Житняковского Ф. К., Ли-Бен-Хо, Умрихина Ф. Я., Камалова А. З., Красильникова, Шайхутдинова Х. К., Федосеева Г. В., Соколового Т. В., Сальникова Н. А.

Председатель портового комитета профсоюза *А. Микаелян*
ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 232, л. 32—33.

Справка о распространении опыта работы новаторов и передовиков производства, о движении за коммунистическое отношение к труду и внедрении планов научной организации труда

В первом квартале 1977 года, поддержав начин ильичевцев и в целях дальнейшего совершенствования организации труда, на базе комплексно-механизированных бригад созданы укрупненные бригады грузчиков численностью по 20—24 человека. В бригадах внедрены такие прогрессивные формы кооперации труда, как совмещение профессий: многие портовые рабочие владеют несколькими специальностями и умеют управлять погрузочной техникой.

Экипаж коммунистического труда буксирного катера «Ударный» в девятой пятилетке постоянно занимал ведущее место среди судов портового флота. На основе анализа своей работы экипаж взял повышенные социалистические обязательства на десятую пятилетку: пятилетку — в четыре года. Членами экипажа подано и внедрено ряд рационализаторских предложений, которые способствовали в целом улучшению организации труда.

На основе опыта экипажа буксирного катера «Ударный» был выпущен стенд по обмену передовым опытом под девизом «Пятилетка — в четыре года».

Членами экипажа в первом квартале 1977 года было предложено сократить стоянку судна на планово-предупредительном ремонте за счет организационных мероприятий. В результате за год семь дней дополнительно судно находится в эксплуатации.

В движении за коммунистическое отношение к труду участвуют 960 человек работающих, 11 цехов, 12 судозкипажей, 11 бригад. Присвоено звание «Ударник коммунистического труда» двум цехам, десяти судозкипажам, одной

бригаде. Индивидуальное звание «Ударник коммунистического труда» присвоено 483 работающим.

В первом квартале 1977 года внедрено типовое рабочее место лоцмана с числом охваченных работников восемь человек с экономическим эффектом 3,2 тыс. руб. В результате внедрения: сокращение времени на расстановку и маневрирование судов в ковше порта, улучшение условий труда лоцманов, сокращение времени на лоцманские расчеты, наглядность. Производительность труда увеличилась на 20 %.

Начальник порта *Н. Ф. Шевченко*

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 307, л. 9—10.

**Приказ начальника Петропавловского морского рыбного порта
№ 197 от 24 мая 1979 г.**

На основании постановления бюро Ленинградского райкома КПСС о проведении «Дня предприятия» в порту, постановления парткома № 11 от 12 апреля и постановления портового комитета № 11 от 11 апреля 1979 г., приказываю:

1. За добросовестный и безупречный труд премировать ценными подарками в сумме тридцать рублей следующих ветеранов труда и победителей социалистического соревнования:

1. Зубарева С. П. — начальника портофлота.
2. Сидорова С. Д. — начальника ГСМ.
3. Палей Б. В. — начальника РСМ.
4. Малютина В. В. — помощника начальника грузового района.
5. Мадэко А. И. — уборщицу ЭРНК.
6. Спицина М. П. — рабочего холодильника.
7. Быкову А. Н. — рабочую РСМ.
8. Иванову Н. И. — рабочую зарядной станции.
9. Данилкина Ю. П. — стивидора грузового района.
10. Пчелинцева А. Н. — слесаря механизации.
11. Лапшина П. И. — заместителя начальника склада № 2.

2. Премировать ценными подарками коллективы цехов, занявшие призовые места в социалистическом соревновании в честь «Дня предприятия» в сумме тридцать рублей.

1. Бригада № 3 — бригадир тов. Гречухин А. И.
2. Бригада № 7 — бригадир тов. Маркин Н. В.
3. Бригада № 9 — бригадир тов. Бортник Н. Н.
4. РБТ «Ударный» — капитан Умрихин Ф. Я.
5. РБТ «Суровый» — капитан Кузин С. Б.
6. Стройцех — начальник Палей Б. А.
7. РБТ-246 — капитан Степанов В. И.
8. Холодильник — начальник Яворский В. П.
9. Автохозяйство — начальник Милин Д. Г.
10. ПРУ «Моховая» — начальник Грицук П. П.

3. Премировать ценными подарками работников порта, занявших призовые места в смотре народного творчества.

4. Вручить памятные подарки — книги пионерам подшефной школы, присутствующим на вечере.

5. Вручить ценные подарки коллективам цехов, занявшим призовые места в смотре стенной печати.

6. Вручить ценные подарки в сумме двадцать рублей участникам художественной самодеятельности, занявших призовые места по жанрам.

7. Вручить сувениры всем участникам художественной самодеятельности в сумме шесть рублей.

8. Выделить деньги в сумме сто рублей на проведение игр.

9. Выделить деньги в сумме сто рублей духовому оркестру...

Начальник рыбпорта Ю. Д. Малышев

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 342, л. 78.

**Статистические данные о работе рыбного порта
за 1940—1980 гг.**

Год	Грузооборот, т	Обработано судов	Персонал (грузчики), чел.
1940	242 100	198	
1941	262 500	224	
1942	321 800	281	
1943	345 830	483	
1944	552 900	340	
1945	288 500	477	
1946	190 200	272	1 139
1947		118	729 (111)
1948	174 500	128	(112)
1949	185 000	144	(132)
1950	228 929	210	
1951	238 640	232	675 (160)
1952	212 900		662
1953	268 000	513	669
1955	230 000 (план)		768
1956	256 000		
1958	262 000		
1959	232 600	365	
1960	185 885		
1961	191 910	742	
1962	216 021	906	
1963	203 875		560
1964	210 450	794	559 (116)
1965	251 600	768	
1966	244 574	735	529

**Статистические данные о работе рыбного порта
за 1940—1980 гг. (продолжение)**

Год	Грузооборот, т	Обработано судов	Персонал (грузчики), чел.
1967	281 837	569	627
1968	287 900		
1969			812
1972	359 500	672	
1973	305 100	666	888
1974	323 500	701	919
1975	320 500		
1976	300 500	567	968 (369)
1977	279 000	565	1 164 (386)
1978	303 500	500	1 152
1979	352 500	577	1 183 (120)
1980	377 400	474	1 247

МАТЕРИАЛЫ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПЕТРОПАВЛОВСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА (1942—1980 гг.)

Официальные названия и ведомственная принадлежность Петропавловского морского торгового порта

Петропавловск-Камчатский морской торговый порт Дальневосточного государственного морского пароходства (1943—1949 гг.).

Петропавловск-Камчатский морской торговый порт Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства (1949—1957 гг.).

Петропавловск-Камчатский морской торговый порт Камчатского государственного морского пароходства (1957—1964 гг.).

Петропавловск-Камчатский морской торговый порт Камчатского управления морского флота (1964—1967 гг.).

Петропавловск-Камчатский морской торговый порт Камчатского морского пароходства (1967—1991 гг.).

Петропавловск-Камчатский морской торговый порт Министерства морского флота Российской Федерации (1991—1994 гг.).

Акционерное общество открытого типа «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» Департамента морского транспорта Российской Федерации (с 1994 г.).

Приказ по Народному комиссариату морского флота СССР

№ 1/ДВ от 8 июня 1942 г.

«О строительстве Петропавловского-на-Камчатке порта», г. Владивосток

Во исполнение Постановления СНК СССР за № 99-РС от 29-го мая 1942 года о строительстве в Петропавловском-на-Камчатке порту, приказываю:

1) Начальнику Дальморпроекта тов. Воронкову:

а) к 10 июня с. г. представить мне на утверждение материалы технического проекта и сметно-финансовый расчет стоимости строительства объектов, указанных в приложении № 1, в пределах отпущенных кредитов;

б) командировать в Петропавловск-на-Камчатке бригаду проектировщиков и изыскателей для привязки к месту и необходимой доработки проекта строительства с составлением сметы;

в) обеспечить строительство авторским надзором.

2. Установить срок предоставления финансирующему банку утвержденной сметы к техническому проекту — 1 сентября с. г. Разрешить строительство и его финансирование до 1-го сентября с. г. по утвержденному мною сметно-финансовому расчету.

3) Возложить на Дальморстрой (начальник тов. Степанов) организацию и выполнение всех капитальных работ по строительству и монтажу в Петропавловском порту в объеме 3 905 тыс. руб. согласно прилагаемого перечня объектов.

4) Организовать в Петропавловске-на-Камчатке на самостоятельном балансе Управление строительства порта.

5) Назначить тов. Котт П. И. — начальником строительства Петропавловского порта, а тов. Каплиева В. В. — техническим руководителем строительства.

6) Приступить к строительным работам — 15 июня 1942 г., установив следующие сроки окончания работ: а) сборка перевезенного из б. Находка жилого 8-квартирного дома — к 15 июля с. г.; б) строительство угольного причала и площадки для хранения угля — к 1 сентября с. г.; в) все остальные объекты титула — к 1 ноября с. г.

Дальморстрою в пределах этих сроков составить детализированные графики строительства.

7) Заместителю начальника Дальневосточного пароходства тов. Момент обеспечить снабжение строительства материалами, оборудованием и инструментом.

8) Заместителю начальника Дальневосточного пароходства тов. Маслову обеспечить перевозку в Петропавловск всех нужных для строительства материалов и оборудования.

9) Начальнику отдела капитального строительства Дальневосточного пароходства тов. Дворянкину: а) передать Дальморстрою с баланса на баланс для строительства Петропавловского порта имеющееся в б. Находка оборудование; б) подобрать и направить в Петропавловск-на-Камчатке не позднее 15 июня с. г. работников аппарата заказчика для технического надзора и приемки выполняемых работ.

10) Контроль на месте за организацией и проведением строительства возложить на Уполномоченного Государственного контроля пароходства в Петропавловске-на-Камчатке тов. Кулагина.

Заместитель народного комиссара Морского флота СССР *А. Афанасьев*

Приложение № 1 (к приказу № 1ДВ от 8/VI-42 г.)

Перечень объектов капитального строительства в Петропавловском-на-Камчатке порту на 1942 год.

1. Строительство сухогрузного причала на портовой «Кошке» длиной 105 метров, с образованием территории.

2. Строительство угольного причала на мысе Сигнальном длиной 75 метров.

3. Образование территории углебазы площадью 12 000 куб. м.

4. Строительство двух каркасных двухэтажных складов.

5. Строительство электростанции на углебазе.

6. Сборка и достройка двух жилых домов, перевозимых из б. Находка.

ГАКО, ф. 367, оп. 1, д. 3, л. 70—72.

Из объяснительной записки к годовому отчету Управления строительства порта Дальморстрога за период с 1 июля 1942 г. по 31 декабря 1942 г.

...Выполнение плана на 90,1 %. Причины невыполнения программы:

1. Отсутствие времени на подготовительные работы. Начало [строительства] (по приказу) 15 июня, фактически же первая незначительная партия стройматериалов и недоукомплектованный аппарат прибыл в Петропавловск 1 июля 1942 г...

...Строительству для выполнения работ необходимо было произвести монтаж 4 копров, из коих 2 плавучих и 2 береговых... Отсутствие оборудования для них (электростанции, лебедок, компрессоров, шлангов, понтонов и др.) отняло много времени на его приобретение у других организаций. Из Владивостока привезли электростанцию на 48 кВт, моторы, позже, когда копры уже работали: лебедки ручные, якоря, паровой молот.

Благодаря своевременным принятым мерам копры были смонтированы из материалов и оборудования, с большими трудами приобретенными на месте:

1. Плавучий механический № 1 — 17 июля 1942 г.
2. Плавучий паровой № 2 — 27 сентября.
3. Береговой механический № 3 — 17 августа.
4. Береговой ручной № 4 — 4 октября.

Строительству крайне необходимо было иметь в своем распоряжении кузницу с 2 горнами с механическим дутьем, лесораму, станки ДХ-16, циркулярную пилу, автокомпрессор и др. На монтаж указанного оборудования и строительство временных сооружений для этого оборудования потребовалось затратить немало энергии, так как прибывшее оборудование было некомплектное. Электростанция, компрессор, катер, болторезный станок, сверлильный станок помимо монтажа требовали ремонта и доукомплектования, изыскать же его на месте было делом нелегким.

...Несмотря на колоссальный объем работ по сверлению дыр в гидросооружениях (более 5 000), строительство за исключением электрофуганка и электрорубанка не имело ни одной электродрели и электропилы.

В итоге вышеуказанные вопросы организационно-подготовительного периода не только отняли положенное для выполнения основных работ время, а и явились фактором, удорожающим строительство...

...Немаловажным фактором... был вопрос отчуждения территории. Несмотря на то, что отдел капитального строительства Морфлота специально командировал инженера Николаева, последний за два месяца своего пребывания почти ничего реального для разрешения этого вопроса не сделал... Территории на м. Сигнальном и Кошке были заняты грузами. Несмотря на трехкратное решение обкома и горкома ВКП(б), обязывающее хозяйственные организации освободить, последние продолжали эксплуатировать до 23 сентября 1942 г. По этой причине простой составили 696 чел.-дней.

...Недостаток рабсилы (обеспеченность 20—30 %). Для быстрейшего освобождения территории на м. Сигнальном гидропортом, строительство вынуждено было выделять рабсилу для строительства на оз. Халактырка, где и было отработано рабочими Морстроя в общей сложности 2 850 чел.-дней.

2. Отчуждение территории для жилстроительства также несвоевременное: к строительству 12-квартирного дома и одноэтажного дома по приказу следовало приступить с 1 июля, территория же отчуждена 27 июля и 2 августа.

3. Задержка проектов и смет... Сметы составлены с завышением на 300 тыс.

4. Обеспеченность основными стройматериалами неудовлетворительная. Так, при общей потребности в круглом лесе 2 569 кубм, прибыло в июле 290 и в августе 574, остальной лес поступил 2 ноября, то есть тогда, когда строительство должно быть закончено. Лес пиломатериал 2 146 кубм поступил в июле 332, в августе 613, в сентябре 522, остальных 679 до сих пор нет.

...С пароходом «Красноармеец» 1 ноября 1942 г. прибыл лес круглый 3 000 кубм, не подходящий, исключительно тонкомер (12—20 см диаметром) при потребности 26—35 см.

Средняя обеспеченность рабсилой: июль — 166, август — 241, сентябрь — 266, октябрь — 246, ноябрь — 228, декабрь — 169. Средняя: 248 чел.

Недостаток квалифицированной рабсилы:

Квалификация	Потребность, чел.	Наличие, чел.
Плотников	60	от 10 до 30
Штукатуров	20	2—6
Столяров	7	0—3
Маляров	5	0—3
Печников	8	0—4
Копровых рабочих	18	18

Если же учесть, что заготовка свай производилась при помощи сращивания (одиночного) и двойного (на лепухах), на что потребовалось в 19,1 раз больше рабочего времени плотников, тогда как потребность в плотниках с первых дней работы была в среднем 110 чел.

Из-за отсутствия квалифицированной, использовалась неквалифицированная сила с обучением на месте, из-за чего [имелись] убытки, вызванные браком, переделкой, порчей инструмента. Только порча и утеря инструмента 3 100 руб.

Работающий контингент на строительстве в большинстве своем из рецидивистов и уголовников. В процессе работы были десятки случаев отказов, умышленной порчи инструментов. Были случаи, когда бригада, не желая работать на выкатке леса, после работы умышленно утопила весь инструмент, в том числе 27 багров. Выданные водолазные костюмы или резиновые сапоги заключенными умышленно рвутся, после чего по мотивам «нет резиновых сапог» от работы отказываются.

Очень сильно развито воровство, как среди самих заключенных (друг у друга), так и инструмента, материалов, спецодежды, принадлежащей строительству.

За последнее время размеры, методы хищений дошли до предела и крайней наглости. Воруют топоры, центровки и другой инструмент, что только попадает под руку. Имеющийся на стройплощадке «Портовая Кошка» ценностно-материальный склад взламывался (замки, стены, полы) в течение 11 раз, причем на виду и завсклада, и других граждан. Вещи отбирались на месте преступления, а те, которые выносились за зону, — отбирались работниками УГБ. Часть материалов... (тик матрацный 20 м... валенки 2 пары, табак 16 пачек и т. д.) на общую сумму 800 руб. и до сего времени не обнаружена. Методы воровства достигли предела и перешли в методы явного грабежа.

За весь период работ утеряно, похищено, умышленно приведено в негодность следующее количество инструмента: топоры — 58, пил поперечных — 7, багров — 33, центровок — 24, теодолит — 1, ломов — 24, и т. д. на сумму 2 300 руб...

До ноября месяца на всех площадках было организовано социалистическое и трудовое соревнование. Образцово была поставлена на стройплощадках наглядная агитация, лозунги, плакаты, доски показателей выполнения ежедневного задания.

Помимо наряд-задания выдавались фронтовые задания, имелись фронтовые бригады, перевыполнявшие нормы на 150—170 %.

Но количество хорошо работавших бригад, выполнявших нормы на 150—170 % было настолько мало, что в общей массе выполнение норм выработки еле превышало 100 %, а в ноябре—декабре месяцах производительность труда резко упала и по отдельным бригадам достигала 10—15 %. В целом же по строительству в ноябре—декабре месяце производительность труда достигала 50—60 %. Отрицательнейшим образом сказалось и сказывается на сей день политика лагеря в части обеспечения рабсилой строительства порта. Если эта политика в начале строительства (июль, август, сентябрь, октябрь) была в скрытой форме и в малых размерах, то с октября месяца она приняла более открытую форму и в больших размерах.

Из укомплектованных (ежемесячно) и в начале месяца бригад лагеря без ведома строительства снимает буквально из всех бригад по несколько человек лучших из рабочих, как квалифицированных, так и рабочих, по состоянию здоровья пригодных для использования на тяжелых земляных работах в зимний период времени.

Это «выдергивание» из бригад лучших рабочих привело к тому, что на 1 января (1943 г. — С. Г.) выход на работы по строительству порта достиг 190—200 чел. в день, причем контингент «из доходяг», людей физически нездоровых, благодаря чему ежедневно имеются отказчики.

Отказ от работы перешел в явные забастовки. С 1 по 8 января с. г. отказались от работы и не работали в течение ряда дней по три бригады (Мельников, Шанев, Мамот) в количестве 40 чел., мотивируя отсутствием резиновых сапог, брезентовых курток и брюк, резиновых рукавиц.

Несмотря на то что бригадам выдано по две пары резиновых сапог (водолазных полукостюмов), полностью выданы рукавицы, бригады все же к работе не приступают.

Неоднократно вызываемые представители лагеря мер не принимают. Больше того, вызванный на строительство начальник лагеря вместо того, чтобы заставить бригады работать, на следующий день снял с работы три бригады и направил их другим контрагентам.

На протяжении всего периода с начала работ лагерь занимался всякими скрытыми и открытыми махинациями, вынуждая строительство оплачивать незаконные платежи, прикрывая их секретностью имеющихся якобы у лагеря указаний Главка. В случае же отказа или требования со стороны строительства обоснования предъявляемых претензий — к строительству немедленно применялись санкции: снималась квалифицированная рабсила (под всякими предложениями и просто без предложений), немедленно законвоировалась рабсила, работающая на копрах и несмотря на простой механизмов, транспорта и т. д. — лагерь стоял на своем. По причине того, что строительство при заключении договора не подписало явно незаконного приложения к договору, бывший в командировке Тарасюк (представитель УЛАГа по Хабкраю) на следующий же день приказал законвоировать работающую на копрах.

Копер № 3 простаивал в течение 17 дней, и потребовалось двукратное вмешательство обкома и горкома ВКП(б) чтобы получить рабсилу и пустить работу копра.

По сведениям, имеющимся в строительстве, на работах ИТК № 7 (23 км) сосредоточено до 300 чел. лучших рабочих, как по состоянию здоровья, так и по специальности, тогда как, несмотря на решение СНК СССР, вместо 500 чел. на

строительство порта выделялось 200 чел., в большинстве своем отказчиков, неквалифицированная рабсила (в это время строились и другие стратегические объекты: аэродром на 23 км, объездная дорога на участке от 23 до 27 км, аэродромы в Северных и Южных Коряках. — С. Г.).

Аппарат строительства. Острый недостаток с начала работ и по сей день строительство испытывало в производственном аппарате, а имевшийся аппарат по своей неподготовленности далеко не обеспечивал руководство работами.

При развороте работ своевременно на всех объектах (для 7 объектов требовалось не менее 3 прорабов и 6 чел. десятников). Строительство же по ноябрь месяц не имело ни одного прораба и ни одного десятника. Исполнение обязанностей прорабов и десятников приходилось возлагать на заключенных. Результатом этого явились неоднократные случаи приписок в нарядах и другие нежелательные факты, удорожающие строительство.

Прибывшие из Владивостока главный бухгалтер и прораб впоследствии оказались: первый — самозванец, не способный не только самостоятельно руководить работой отдела, а работать в этом отделе рядовым счетоводом, поэтому был уволен, второй же, то есть прораб, — оказался пьяницей, проходимцем, также был снят с работы и осужден. Принятый впоследствии военный инженер 3-го ранга Зыкин оказался бездельник (не случайно уволен из рядов РККА). За бездеятельность руководством строительства снят с работы, а дело о нем передано в военную прокуратуру для расследования.

В настоящее время аппарат недоукомплектован. Неотложная задача — аппарат доукомплектовать прорабами, десятниками...

Начальник строительства *Комт*
главный бухгалтер *Твиоров*

ГАКО, ф. 367, оп. 1, д. 4, л. 1—10.

Докладная записка уполномоченному ГКО секретарю обкома ВКП(б) Васину от 10 апреля 1944 г.

Задачей всех организаций области является всемерное содействие ускоренному строительству Дальморстроем Петропавловского порта. Дальморстрой частично ощущает, и будет резко ощущать в ближайшее время недостаток в женской рабочей силе, так как уже сейчас некоторые работы, кои могли бы выполнять женщины, выполняются мужской рабочей силой.

В то же время в г. Петропавловске имеется взятых на учет до 150 чел. здоровых женщин, не имеющих детей в возрасте свыше трех лет, кои могут быть мобилизованы для работы в Дальморстрое в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13/11-1942 г., не обременяя на первое время Дальморстрой организацией, тем более строительством, детских учреждений.

Дальнейшее развертывание строительства порта потребует развертывания бытовых учреждений, как-то столовая, подсобное хозяйство и пр., куда опять же потребуются главным образом женская рабочая сила, в еще большем количестве.

Для этой цели несколько позже имеется возможной мобилизации женщин города в количестве до 200 чел., имеющих детей в возрасте от четырех до восьми лет, на основании вышеупомянутого Указа и изменения к нему от 7 августа 1943 г.

В соответствии этого изменения, предприятие обязано предоставить мобилизованным и направляемым к ним на работу женщинам места для их детей в детских яслях и детсадах. Строить эти детские учреждения в данный момент Дальморстрой не может, но организовать детскую площадку в конце мая возможно, разместить ее [можно] в освобождающихся с 20 мая помещениях начальных классов школ города с тем, чтобы за лето, к осени, Дальморстрой построил намеченные у него по плану специальные детские учреждения.

Из привлеченных по мобилизации женщин Дальморстрой в количестве до 350 человек может использовать не только на указанных обслуживающих цехах своего строительства, но и часть подготовить и использовать непосредственно на строительстве, обучив их работе с механизмами и другим процессам строительной работы, не требующих применения мужской физической силы.

Поэтому считаю необходимым просить Вас поставить вопрос перед краевыми органами или, если это необходимо, перед ГКО о проведении мобилизации из числа неработающего населения г. Петропавловска 350 человек на постоянную работу в Дальморстрой на строительство порта.

Срок проведения мобилизации: 1) первая группа 150 человек — с 20 апреля. 2) вторая группа 200 человек — с 15 мая (т. е. к моменту возможности организации Дальморстроем детплощадки в освобождающихся классах школ города)...

ЦДНИКО, ф. 2. оп. 2, д. 671, л. 25.

Из доклада начальника отдела кадров Камчатморстроя о состоянии дисциплины среди демобилизованных красноармейцев в 1944 г.

...а) Принятые от воинских частей демобилизованные красноармейцы на строительство порта были отобраны командованием в большинстве своем уже имеющие дисциплинарные взыскания в подразделениях, коих они находились.

б) Принятый контингент от войсковых частей был обмундирован скверно (как верхняя одежда, а также обувь была годна к носке по 3-й категории), а строительство не имело в достаточном количестве спецодежды, чтобы удовлетворить весь принятый контингент...

В целях укрепления дисциплины было проведено в декабре месяце 1943 года, перед началом работы, с демобилизованными красноармейцами собрание о задачах строительства порта и о дисциплине на морском транспорте, а также при проведении политдней, докладов, бесед, производственных совещаний вопрос поднятия трудовой дисциплины являлся первостепенным вопросом обсуждения. Факты нарушения трудовой дисциплины и дезертирство были предметом обсуждения на страницах стенной газеты Морстроя и боевых листках, выпускаемых участками. Все получаемые приговоры Военного Трибунала объявлялись в приказах по личному составу Морстроя для общего обозрения всех работающих на строительстве.

Из числа осужденных наиболее характерными являются следующие приговоры сессии Военного Трибунала:

1. Подсудимый Д... в декабре месяце 1943 г. демобилизован из РККА и передан для работы в Камчатморстрое, где и был зачислен разнорабочим с 23/ХІІ-43 г.,

и с целью уклонения от работы в Морстрое с 4/II-44 г. по 5/II-44 г. на работу не выходил, а занимался перепродажей хлеба, сигарет и спирта, за что был приговорен к тюремному заключению сроком на 10 лет без поражения в правах.

2. Подсудимый А... в декабре месяце 1943 года тоже был демобилизован из РККА и передан в Камчатморстрой, где получил продкарточки, аванс денежный, и с целью уклонения от работы в Камчатморстрое к работе по день ареста, то есть до 15/II-44 г., не приступал, а работал в столовых и у частных лиц по колке и пилке дров и нищенствовал, за что был приговорен к 10-ти годам тюремного заключения.

3. Подсудимые С..., С... и Ж... в декабре месяце 1943 года демобилизованы из Красной Армии и направлены для работы в Камчатморстрой. Проработав до 6/II-44 г., последние от работы дезертировали и были в Кировский рыбокомбинат АКО Камчатской области, где и были арестованы в октябре месяце 1944 г. За что были приговорены к 7-ми годам лишения свободы в исправительно-трудовых лагерях каждому с отправкой на фронт.

Причинами, порождающими нарушения дисциплины и дезертирство с производства, являются:

а) из числа демобилизованных красноармейцев имеются семьи, проживающие в разных районах Камчатской области, которые с первых же дней работы ставили вопрос о переводе с Морстроя на работу к месту жительства семьи, и просьбу удовлетворяли только тех, вместо которых Управление АКО присылало к нам в порядке обмена. За год было обменено всего 77 чел., а о переводе заявило около 200 человек.

б) по распоряжению тов. Микояна в феврале и марте месяце 1944 года было временно передано в порт АКО на погрузо-разгрузочные работы 560 чел. Все руководство порта АКО считало, что люди ими приняты временно, а потому учет и контроль были поставлены крайне безобразно, вследствие чего с первых же дней работы в порту стало происходить массовое дезертирство рабочих в районы.

Характерными примерами плохого контроля и учета со стороны руководства порта АКО являются следующие примеры:

1. Е... дезертировал с 26/II-44 г., и только по настоятельному требованию отдела кадров Камчатморстроя о возвращении Е... и других, было сообщено портом только 28/IV-44 г., что Е... дезертировал с производства.

2. У... был переведен в порт 17/II-44 г., дезертировал оттуда 26/II-44 г., и только по неоднократному требованию о возвращении У... в Камчатморстрой, порт АКО 20/IV-44 г. представил материал о дезертирстве У...

Таких примеров очень много, и все они говорят о том, что руководство порта АКО не могло своевременно предупредить дезертирство по причине плохо налаженного учета, и не случайно с порта АКО дезертировало 48 человек, к которым своевременно не было принято мер. Это послужило сигналом к дальнейшему дезертирству рабочих Морстроя...

ГАКО, ф. 366, оп. 1, д. 8, л. 12—15.

**Справка начальника морского торгового порта Асеева о готовности
сооружений порта к началу грузовых работ.
27 февраля 1945 г.**

Наименование объектов	Сроки готовности по приказу № 366	Состояние объектов на 20 февраля 1945 г.
1. Механизированный причал № 2 на Кошке	Март 1944 г.	Забит анкерный шпунт, а также и большая часть кордонного шпунта
2. Постройка трех механизированных шпунтовых причалов	Июль 1944 г.	Временно пущены в эксплуатацию в феврале 1945 г. Требуется произвести большие работы по достройке
3. Образование складской территории 50 000 кв. м	Июль 1944 г.	Территория сделана без планировки и водоотвода
4. Постройка 10 металлических складов	Сентябрь 1944 г.	Собрано 7 складов, из них 2 без пола
5. Сборка и монтаж 10 импортных порталных кранов	Сентябрь — декабрь 1944 г.	Смонтированы 9 кранов, из них один кран в собранном виде привезен из Владивостока
6. Строительство механизированного причала на м. Сигнальном	Октябрь 1944 г.	Полностью забиты шпунты и установлено большинство анкерov
7. Деревянный склад на Кошке	Май 1944 г.	Закончен с небольшими недоделками
8. Электростанция мощностью 1 000 кВт	Сентябрь 1944 г.	Строительство не начато
9. Смонтировать два порталных крана на Кошке	Май 1944 г.	Кранов нет
10. Смонтировать два крана на угольном причале м. Сигнальном	Ноябрь 1944 г.	Кранов нет
11. Два 12-квартирных рубленых дома	Август 1944 г.	Строительство начато одного дома, где сделан деревянный фундамент. Второй дом не строится

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 2, д. 771, л. 25.

**Заключение по отчету заказчика строительства порта
Наркомморфлота за 1944 г.**

...Пять причалов должны были быть сданы в эксплуатацию в 1-м квартале 1944 года, но по причине несвоевременного получения металлического шпунта для строительства причалов, к забивке такового приступили только в июне—июле месяце 1944 года. В дальнейшем задержка строительства причалов получилась из-за отсутствия анкерных креплений, которые также прибыли с большим опозданием.

Три причала сданы в эксплуатацию в феврале 1945 года. Один причал намечается сдать в марте месяце, а для окончания пятого причала сейчас недостает некоторых деталей, прибытие которых ожидается из Америки.

Портальных кранов в 1944 году на строительство прибыло только 8 шт. (вместо 14 шт.), каковые и были смонтированы в том же году, но в эксплуатацию не введены из-за незаконченности территории и причалов. Два штуки портальных крана сданы в эксплуатацию в феврале 1945 года и шесть сдаются в марте месяце.

По плану в 1944 году должны были закончить строительство 10 шт. металлических импортных складов и одного деревянного. Закончили и сдали в эксплуатацию в 1944 году только 5 шт. металлоскладов. Остальные 5 шт. металлоскладов не были построены в 1944 году из-за отсутствия металлоконструкций, которые прибыли только в 1945 году.

Строительство деревянного склада не было закончено в 1944 году из-за недостатка леса. Склад сдан в эксплуатацию только в феврале месяце 1945 года.

По плану должны были закончить и сдать в эксплуатацию 25 шт. 4-квартирных жилдомов. Строительство таковых к сроку не было закончено по причине того, что Морстрой вынужден был их строить на месте из местного леса, в то время как по плану домики должны были быть завезены в виде готовых срубов с материка.

В январе месяце 45 года сдано в эксплуатацию 6 шт. домиков, остальные домики еще не закончены...

ГАКО, ф. 298, оп. 1, д. 7, л. 20.

Отчет о деятельности Петропавловского-на-Камчатке морского порта ММФ за 1945—1946 гг.

1. Причалы. При вступлении порта в эксплуатацию в феврале 1945 г. были приняты от порта Главкамчатрыбпрома ранее построенные и сданные ему во временную эксплуатацию следующие причалы:

1. Деревянный причал № 8 «Мыс Сигнальный» для переработки угля длиной 75 пм. Данный причал в недостроенном виде вступил в эксплуатацию с ноября 1942 г. В результате безответственной и технически неправильной эксплуатации причал на момент приемки от порта ГКРП находился в разрушенном состоянии. По требованию порта из Министерства было неоднократное распоряжение начальнику ГКРП о немедленном восстановлении причала. Камчатморстрой игнорировал все распоряжения и к работам по восстановлению не приступил.

С ликвидацией Камчатморстроя и передачей стройконторы в порт сразу же было приступлено к работе по капитальному ремонту причала, и в настоящее время восстановлено 56 пм причального фронта, а дальнейшие работы приостановлены по причине отсутствия леса.

2. Деревянный причал № 1 на портовой кошке для генгрузов длиной 76 пм. Причал по тем же причинам был несколько разрушен, но находится в рабочем состоянии. Отсутствие механизации и наличие сходов — причал не является полноценным.

В феврале 1945 г. были приняты от Камчатморстроя три металлических шпунтовых причала №№ 3, 4 и 5 общей длиной 350 пм и во второй половине 1945 г. были приняты остальные 100 пм причального фронта. На причалах не устроены

отбойные рамы и шапочные брусья, в результате чего за истекший период эксплуатации при швартовке пароходов были два случая повреждения металлической шпунтовой набережной.

По причине отсутствия леса, указанные недоделки по причалам не произведены до настоящего времени.

В мае 1945 г. был принят в эксплуатацию металлический шпунтовый угольный причал № 7 на м. Сигнальный. Данный причал до настоящего времени не оборудован механизацией и также не имеет отбойных рам шапочного бруса.

В феврале 1946 г. при швартовке пароходов был разрушен участок металлической шпунтовой стенки причала с поломкой 5 шпунтов, в результате чего причал в течение двух месяцев был частично выведен из эксплуатации.

Металлический шпунтовый причал № 6 у крана «Деррик» длиной 80 пм находится в стадии достройки и будет закончен и принят в эксплуатацию в октябре текущего года. Металлический шпунтовый причал № 2 на Кошке длиной 135 пм находится в стадии строительства.

Согласно постановлению правительства, в октябре 1945 г. порт передал Камчатскому морскому оборонительному району следующие сооружения:

1. Деревянный причал № 1 на Кошке длиной 105 пм.
2. Металлический шпунтовый причал № 2 (недостроенный).
3. Металлический шпунтовый причал № 3.
4. Три деревянных склада площадью 3 384 кв. м.
5. Открытую складскую территорию 1,6 га.
6. Водопровод 300 пм.
7. Подкрановые пути 130 пм.

2. Складское хозяйство. В 1945 г. было закончено строительство 8 металлических складов общей площадью 5 400 кв. м. Полезная площадь позволяет складировать до 7 000 т. Указанное количество складской площади явно недостаточно, почему в 1945 г., как и в 1946 г., большая часть грузов складировалась на открытой территории (общая площадь 6 га). Территория угольной базы составляет 2,4 га, одновременно [вмещает] до 55—70 тыс. т. Кроме того, в 1946 г. построены два металлических склада по 675 кв. м...

3. Механизация порта (не считая строймеханизации): 1. Плавкран «Вилей» 90 т, 2. Автокраны самоходные — 8, 3. Автокраны гусеничные — 4, 4. Портальные краны — 9, 5. Кран «Деррик» — 1. Кроме того, имеется 7 ленточных транспортеров типа «Липмана»...

Портальные краны одновременно работать не могут, так как имеющаяся передвижная электростанция мощностью 600 кВт обеспечивает одновременную работу только двух кранов. Из 9 кранов один — «Клайд» № 15 — без грузовой стрелы, ввод которой задерживается отсутствием углового железа, а два — «Клайд» № 14 и «Америкен» № 9 — не работают из-за невозможности на месте восстановить сгоревшие моторы компрессоров. Передвижение кранов осуществляется по временным путям... Уход за механизмами требует наличия мехмастерской, которой нет, временная мастерская не может обеспечить ремонт.

Почти до конца 1945 г. грузопереработка портом производилась в основном импортных грузов и перевалочного импорта, а также в период состояния войны с Японией — переработка воинских грузов...

Наибольшее число работающих на 20 марта... в основном лица, переведенные из рыбного порта АКО и Камчатморстроя, из числа спецконтингента, переданного из РККА. На 20 марта 1945 г. всего стояло 583 чел., после приема из Камчатморстроя на 1 мая 1946 г. — 913 чел., из которых спецконтингента 780 чел.

...В 1945 г. рабочие размещались в общежитии хлебосухарного завода, арендованного Камчатморстроем, и на аварийном пароходе «Херсон» при двухъярусной системе нар. Постепенный ввод жилья в поселке порта Красная сопка...

Бывшее стройуправление № 9 из подчинения ЦУМОРстроя передано в подчинение порта, с переводом на хозспособ ведения строительных работ, и принято 26 апреля 1946 г.

...По договору с ИТК № 7 последняя должна выделять ежедневно 200 чел., фактически 30—40.

Портофлот — 6 самоходных и 5 несамоходных единиц. Фактически к эксплуатации пригодны 3 самоходных единицы: ледокольный буксир «Иван Сусанин», 800 л. с., две самоходных десантных баржи № 1 и 5, 300 и 200 л. с., остальной работает с перебоями и требует капитального ремонта.

ГАКО, ф. 298, оп. 1, д. 6, л. 102—108.

Тогда мы были молоды (воспоминания первостроителя Петропавловского морского торгового порта В. Ф. Ополева)

В октябре 1943 г. нас, пятьдесят человек из гаубичного артиллерийского полка артиллерии главного командования, привели к основанию сопки и дали задание начать землеройные работы. Рабочих тогда еще не было, все началось с нас, военнослужащих и заключенных. Где сейчас находится морвокзал, стоял деревянный причал на сваях, надо было продолжить его строительство.

Ряжи для этого на мысе Сигнальном рубила бригада Молявина, переправляла их сюда, а мы их возводили между сваями. Моя задача была показывать людям, куда равномерно грузить грунт. Там я проработал до затопления ряжей и начала сооружения настила из сорокамиллиметровых досок, потом меня перевели на откос. Это где сейчас находится улица Красноармейская, тогда там была высокая сопка, ее взрывали, и грунт шел на отсыпку причалов. Основной инструмент — кирка, лопата и тачка. Здесь тоже долго не задержался — через два месяца поставили помощником прораба на мысе Сигнальный. Моя задача — подготовка шпунта для забивки его в грунт, а когда мастер участка Галина Константиновна, фамилии уже не помню, ушла в декретный отпуск, перевели на шестой причал. На его месте сейчас находится десятый причал. Затем вновь бил шпунты на Сигнальном, но вновь недолго — перевели в гидротехнический участок. С 1944 по 1947 гг. был диспетчером гаража. В то время к нам поступило пятьдесят «Студебеккеров», четыре «Форда» и несколько тракторов «Алигармес». С приходом техники работа пошла быстрее.

Строительство порта было под контролем правительства. В 1943 году к нам приезжал представитель Государственного Комитета Оборона известный полярник Иван Дмитриевич Папанин.

После забивки морских и береговых свай земснаряд «Зея» начал намывать грунт, и в 1944 году на первый отстроенный причал пришел пароход «Двина». На его борту была мука. Грузить ее пришлось под тенты: складских помещений еще не было. Грузчиков своих в порту тоже еще не было, их пришлось пригласить из рыбного порта. Многие из них остались у нас работать.

Потом стали поступать техника, продовольствие. Пароход «Старый большевик» доставлял к нам паровозы, мы их переправляли на материк.

В 1944 году пришел в разобранном виде первый плавкран «Вилей», его соби-рал монтажный участок. Плавкран и по сей день исправно служит.

Моряк Камчатки, 14 октября 1993 г.

Испытание на прочность (воспоминания первостроителя Петропавловского морского торгового порта Д. Москвина)

Как быстро летит время! Подумать только — 50 лет прошло с тех пор, как были вбиты первые колышки, и началось строительство нашего морпорта. Кажется, совсем недавно я вместе с такими же красноармейцами стоял в строю на месте нынешнего ГУМа в ожидании назначения на работу — по приказу командования нас переводили в строители нового порта.

В памяти сохранились многие эпизоды тех суровых военных лет. Тогда мы и в мыслях не могли предположить, что из Владивостока нас направят на Камчатку, — все рвались на фронт, где решалась судьба нашей Родины. Но приказали строить порт. И мы его строили.

Я к тому времени уже имел хорошую профессию: еще до призыва в армию успел поработать шофером в леспромхозе. Но в 1943 году в порту еще не было техники — все делали руками. Приходилось землю и на носилках носить, и на тачке возить. За рабочую смену, бывало, так киркой намахаешься, что только до койки доберешься и отключаешься. Уставали, конечно, жутко. Но молодость, накал соревнования (работали под лозунгом «Все — для фронта, все — для Победы!»), все рвались в передовики — фронтовые сводки подбадривали, снимали усталость — к тому времени хребет фашистам уже был сломен.

Помню, пришли первые автомобили из США. Все детали и узлы в ящиках. А специалистов, знакомых со «Студебеккерами», нет. Это сегодня почти каждая семья имеет личный автомобиль, и люди представляют, для чего та или иная деталь. А в те годы со всех подразделений собирали шоферов и знакомых с автотехникой рабочих. Так я оказался в автохозяйстве. Прежде чем сесть за баранку, пришлось собирать автомашины. Мы же их первый раз видели, а тут в одном ящике рамы лежат, в другом — мосты, в третьем — моторы, в четвертом — колеса... Признаться, специалистов по сборке не было. Но собирали — методом проб и ошибок.

С появлением грузовиков дела пошли намного быстрее. Пока я собирал автомобили, на строительстве произошли изменения: появились транспортеры, кое-какие усовершенствования, позволяющие ускорить процесс возведения причалов и разгрузки пароходов.

Уже начали вырисовываться очертания будущей территории морпорта. И войти приходилось все. Даже деньги мешками развозить по районам полуострова. Исколесил все дороги до Мильково.

Грузовики и транспортеры ускорили и строительство, и разгрузку судов. Но тяжелую технику — паровозы, танки — выгружать приходилось нашим грузчикам с трудом: кранов же не было. С появлением плавкрана «Вилей», который, кстати, и сегодня в строю, дела пошли веселей...

Моряк Камчатки, 21 октября 1993 г.

Наш порт (из воспоминаний первостроителя Петропавловского морского торгового порта Е. А. Тупикова)

Гидротехнический участок. Основным участком, можно сказать, главным участком на строительстве порта был гидротехнический, который занимался образованием портовой территории, строительством причалов, дноуглубительными работами, монтажом порталных и передвижных кранов, устройством временных подкрановых путей, строительством почти всех складских помещений, а также берегоукреплением.

Начальником участка был назначен молодой инженер-гидротехник Владимир Васильевич Каплиев, 1919 года рождения, уроженец Днепропетровской области. Строительной базы на гидротехническом участке не было никакой, ее не было не только на участке, но и в целом по Камчатморстрою. У треста, вновь созданной крупнейшей в городе организации, был пока единственный склад, расположенный на портовой косе в старом, ветхом помещении, в котором находилось все его хозяйство и, в первую очередь, нехитрые ручные инструменты для земляных работ. Поэтому гидроучасток, также как и все хозяйство Камчатморстроя, начал свою работу с определения своего постоянного места расположения и строительства временных каркасно-засыпных помещений. Гидротехнический участок выбрал своим местом расположения прибрежную часть южнее Красного Яра, рядом с помещением ныне существующей стоматологической поликлиники...

Это строительство начали с возведения сравнительно длинного дощатого сарая, в котором отгородили контуры начальника участка. Помещение было сделано засыпным, с двумя окнами: одно на юг, второе на запад. Внутренние стены и потолки оклеили коричневой оберточной бумагой. Это было самое большое и комфортабельное помещение, где стояли два стола: большой письменный, обтянутый зеленым сукном и второй — маленький, сбитый из досок на крестовинах, на котором лежали свертки чертежей и другие бумаги. В этой комнате могли стоять разместиться 25—30 человек. Здесь мы проводили заседания партийного бюро и партийные собрания до конца 1944 года, когда было построено помещение столовой. В этом же сарае отгородили маленькую комнату, где занимался секретарь партийной организации треста А. А. Ковальчук. Дальше следовала клетушка прорабской и нормировщика, а затем разместился небольшой склад участка.

На этом строительство времянке не закончилось. Несколько позже под одной с ней крышей появилось помещение, где разместили механические мастерские,

просуществовавшие до 1953 года, когда их перевели в переоборудованный металлический склад...

Во время передачи военнотружущих для работы на строительстве порта, бригады из них формировались начальником отдела кадров треста Доценко без учета специальностей, то есть по мере предоставления списков воинскими частями и прибытием личного состава на пункт передачи — в общежитие Камчатморстроя на сухарном заводе. Бригады комплектовались по принципу «вали кулем — потом разберем!». Но, ради справедливости надо сказать, что такой способ формирования бригад был вовсе не от безразличия к порученному делу, а диктовался складывавшейся обстановкой.

Почти все созданные бригады прошли начальную стадию земляных работ на гидротехническом участке. В первые дни начала строительства порта участок был способен обеспечить работой всех, независимо от специальности. А в дальнейшем, по мере необходимости и целесообразности, рабочие передавались другим участкам и отделам...

Несмотря на недостатки организационного периода, ранее сформированные бригады, в основном, остались без изменений, лишь отдельные, более квалифицированные специалисты переводились работать по специальности. Бригады стали называться по профессиям: монтажники, копровщики, плотники, землекопы и т. д., но это не значило, что бригады стали узкоспециализированными, они являлись комплексными, освоившими все смежные профессии.

Бригады гидротехнического участка работали до конца строительства порта. Это — бригады копровщиков, которые забивали и крепили металлический шпунт причалов, Павлова, Кириллова, Суханова, бригады плотников Воронкова, Усова, бригады землекопов Желнина, Чиркова, Андрющенко, Моисеенко, Тарасова и другие.

К этому времени были подобраны и линейные работники участка: прораб М. М. Никитин, помощники прораба В. Е. Семенов, В. Ф. Ополев, Костюков, нормировщик Г. С. Сапьянник, механики И. Н. Востриков, Ефимов.

Промышленно-гражданский участок являлся вторым по значению и величине. Возглавлял его беспартийный инженер Николай Савельевич Майборода. Этот мужчина средних лет имел в верхней челюсти один передний зуб, которым он всегда держал папиросу.

Майборода был человеком большой личной работоспособности. Он всегда носил в карманах свертки чертежей, смет и других документов, а так как на участке до апреля месяца 1944 года для конторы не было никакого помещения, то он мог работать в любом месте, приткнувшись где-либо в углу. Но чаще всего он находился на участках среди бригад и имел привычку пробовать делать все своими руками вместе с рабочими.

Майборода одевался в добротную по тем временам одежду, но без претензий на эффект и изящество. Однажды приходит он на работу в новом габардиновом костюме и становится за руль грейдера, начинает равнять профиль дороги на Красную сопку. Так он и проработал до обеда, пока не сделал весь участок дороги. Сойдя с грейдера, он оказался весь в пыли, но остался доволен, что работу сделал сам, ничуть не огорчился тем, что испачкался. Поэтому некоторые рабо-

чие иногда слегка подшучивали над ним. Они говорили так: «Ребята, давайте отдохнем, куда нам торопиться? Вот придет Майборода, тогда и сделаем по-быстрому, общими силами всю работу». Но, несмотря на это, к нему относились с уважением и симпатией за его простоту и доброжелательность. И если уж просил начальник участка Майборода выполнить какое-либо задание, то старались исполнить это задание во что бы то ни стало.

У Майбороды, кроме обязанностей по руководству коллективом на рабочих местах и непосредственного общения с рабочими в бригадах, было немало и других забот. Во-первых, сложная задача обеспечения объектов строительными материалами, особенно если учесть, что участок должен был снабжать себя стройматериалами из местных ресурсов.

Во-вторых, он должен был готовить проектно-сметную документацию для строительства объектов. Правда, задача обеспечения технической документацией несложна, если таковая имеется, но как мы уже знаем, проектирование и строительство порта начались одновременно, да во многих случаях начало строительства объектов, в частности по промышленно-гражданскому участку, опережало проектирование. Чаше было так, что проектная группа делала чертежи и сметно-финансовые расчеты, а сметную документацию по объектам участки делали сами. Существовали и более мелкие, текущие вопросы, по которым необходимо было вести строгий учет выполнения работ для оформления актов-процентовок, по которым оплачивались работы.

И всю эту первичную документацию по участку Николай Савельевич вел сам. Он до глубокой ночи сидел дома за письменным столом, готовил эти документы. Мне это хорошо известно потому, что одно время я жил с ним в одной комнате. В полноте той огромной работы, какую делал Майборода, мне пришлось убедиться в 1944 году, когда я зимой работал в техническом отделе. Ту работу, что выполнял Майборода, мы делали вдвоем: исполняющий обязанности начальника стройучастка молодой техник Заплаткин, молодой инженер технического отдела Мартынюк и я — мастер.

Видимо, Майборода брал лично на себя такие объемные обязанности потому, что в это время абсолютное большинство советских людей отдавали все свои силы и способности, все, на что они были способны, для того, чтобы как можно скорее приблизить час победы над злейшим и ненавистным врагом.

Технические работники на участке промышленно-гражданского строительства были назначены из сержантского и рядового состава, переданного на строительство. Почти все они проработали до конца строительства первой очереди порта: прораб Костылев, старший мастер Самойленко, мастера Поддубный и Яковлев. Мастера и прорабы были неплохими организаторами, но все они были практиками и не имели специального среднего и даже общего среднего образования, не говоря уже о высшем.

Нормировщик Милославский был коренным москвичом. Маленький, седенький, он любил часто вспоминать Москву и рассказывать о ее улицах. Милославский был очень хорошим, опытным нормировщиком, большинство норм он знал наизусть, вел расчет только на счетах и на логарифмической линейке, никогда не пользуясь арифмометром. В расценках он даже тысячные доли безошибочно брал на логарифмической линейке.

На участке были сформированы комплексные бригады плотников Граматкова, Иванова, Семенова, Филинова, Черенкова, Исаева, Малявина (затем Тупикова), Плотникова, Гукова, бригады разнорабочих Конененко, Охлопкова, Подкорытова (затем Юсупова), Костюнина, бригада столяров Гробового и другие.

Этот участок был не такой компактный, как гидротехнический. Его подразделения были разбросаны по всему городу. Правда, основное строительство предполагалось вести в районе Красной сопки. А пока участок занимался оборудованием общежитий, столовой, складов и других временных помещений. Позже участок занимался в основном тем, что строил жилье. Ему поручили построить здание столовой, в которой также разместился отдел рабочего снабжения и магазин, потом он возводил здание управления порта и склад генеральных грузов.

Монтажный участок был организован 7 февраля 1944 г. Его начальником назначили С. Н. Глушенкова, исполняющим обязанности прораба И. К. Базарова, нормировщиком А. И. Чурина. Бригадиром стал С. И. Кружков, командированный с владивостокского Дальзавода, и В. С. Линник. Несколько позже были созданы бригады П. Г. Ревизорова, Егумнова, Янкова, Табатынского. Начальником механических мастерских назначили А. А. Банникова, с земляных работ в мастерские перевели токаря 6-го разряда В. И. Роскопинского, слесарей А. И. Зуек и И. В. Демиденко, электросварщика Г. М. Анянова, ученика электросварщика А. А. Улесова, кузнеца И. А. Азина и других.

Несколько позже появилась **база плавсредств**. Заведующим плавсредствами стал А. Ф. Драгин, матросом на плавбазе был И. Т. Мананников. Он же исполнял обязанности диспетчера. На плавбазе имелись три самоходных баржи, затем появился катер «Жучок», ледокольный буксир «Иван Сусанин» и несколько пашкоутов.

На самоходных баржах старшинами и мотористами работали: В. И. Сигов, И. П. Крюков, М. И. Полев, Е. Г. Иванов, А. И. Малявин, механиками плавали А. И. Кононов, И. Комаров, Арзамасцев и другие.

Для размещения **автогаража** отвели маленькую площадку на берегу Авачинской губы, против здания, в котором сейчас располагается управление Камчатморгидростроя. Здесь свободно размещалось все хозяйство гаража, пока оно состояло из газогенераторного автомобиля, который водил И. А. Берестенников, и двух стареньких тракторов. На одном из них работал П. Т. Глубокий, а второй ремонтировался. Гаражом командовал начальник транспортного отдела Камчатморстроя Некишов, он был автомобилист с высшим образованием — инженер-конструктор.

Некишов отлично разбирался в технике, умело руководил сборкой поступающих машин и с успехом занимался подготовкой специалистов-механизаторов: механиков, шоферов, трактористов. На курсах, организованных при Камчатморстрое, до конца 1945 года ускоренными темпами были подготовлены сотни специалистов.

В январе 1944 года прибыла первая партия грузовиков «Студебеккер». Строительству они были нужны как воздух, и их стали собирать на открытой площадке у берега губы, несмотря на пургу, мороз и обжигающий ветер. Освоившиеся упаковочные ящики служили для гаража первыми бытовыми помещениями. В двух из них организовали склад, остальные использовали для «роскошных»

кабинетов начальника гаража, диспетчерской и в дальнейшем — для жилья. Первым диспетчером был Чурин, механиком — Глубокий. На новых автомашинах трудились и первые девушки-водители: Тоня Белоусова и Мария Улесова.

В начале лета 1944 года начальником гаража стал И. А. Берестенников, а его техническим руководителем по окончании курсов стал П. Т. Глубокий, который трудился в порту многие годы. Петр Тимофеевич Глубокий — заслуженный ветеран порта. За долголетний добросовестный труд он награжден тремя медалями, Почетными грамотами ММФ СССР. Петр Тимофеевич родился в селе Негуты Ставропольского края. Детство и юность он провел в этом благодатном крае, работая в колхозе трактористом. На Камчатку приехал во время службы в Красной Армии.

Жилищно-коммунальный отдел. Вечером 2 декабря 1943 года нас, примерно 100 человек, прибывших с восточного побережья Камчатки на рыболовном траулере «Гага», привели на сухарный завод и разместили в одном из помещений. На следующий день в 9 часов утра к нам зашел высокий пестро одетый мужчина лет тридцати пяти: на нем были кирзовые сапоги, военные брюки, черный поношенный полушубок и кожаная шапка. Пришедший отрекомендовался — начальник жилищно-коммунального отдела Камчатморстроя Гришкевич. Он сообщил, что здесь будет общежитие, а мы будем строить порт, чем мы были немало удивлены. А затем предложил нам идти работать к нему. Но наши ребята не дали согласия работать здесь. Отдел пришлось укомплектовать женщинами, жившими в Петропавловске, и теми из наших ребят, кто был болен. Они согласились временно поработать дневальными и истопниками.

Отдел рабочего снабжения (ОРС). Руководил ОРСом начальник А. К. Глушков, а первым работником, с которым мы познакомились, был Замятин. На вторые сутки после того, как мы прибыли в общежитие Камчатморстроя, нас повели обедать в ресторан «Вулкан». Когда мы пришли на улицу Ленинскую, у ресторана беспорядочно толпились солдаты, кучками ожидавшие очереди на обед. Примерно после часа ожидания подошла наша очередь.

В ресторане нас встретил молодой, красивый мужчина в халате. Он негромко сказал, чтобы мы садились за столы по четыре человека. Как мы позже узнали, это был заведующий столовой Сергей Сергеевич Замятин.

Столы были накрыты не очень свежими скатертями. Посетителей обслуживали официантки. Все делалось не так спешно, как нам бы хотелось и как мы привыкли на службе. К тому же мы двенадцать дней плавания на «Гаге» питались сухим пайком, состоявшим из 300 граммов сухарей и куска соленой кеты, а последние сутки провели на сухарном заводе без пищи. Поэтому не трудно было понять наше нетерпение. И вот, мы сидим за столом, млея от удовольствия, что обедаем в ресторане, и ждем, когда подадут обед. Наконец появился хлеб по 200 граммов и первое — уха из камбалы, на второе — отварная камбала. Это был обед в ресторане военного образца. Для нас он был, что слону дробина. Мы не заметили, как его проглотили, а между тем Замятин уже военным голосом командовал: «Встать, приготовиться к выходу!» Одним словом, мы «в ресторане пили, ели, веселились, а напоследок прослезились...».

В начале нового 1944 года порт открыл свою столовую на сопке Никольской, а Замятин делал все, что от него зависело, чтобы улучшить питание. С открытием

своей столовой, время, которое мы тратили на обед, значительно сократилось, питание несколько улучшилось. В новой столовой, кроме лимитированных блюд, можно было покупать одну-две порции отварной камбалы, а кипяток давали неограниченно. По этому поводу мы шутили: «Ребята, пей воду, наводи тело!»

Электростанция. В середине января 1944 года Камчатморстрой получил дизельную электростанцию мощностью 200 кВт. Она располагалась в ветхом каркасно-засыпном здании, стоявшем примерно на месте северо-восточного угла склада № 1. Станция имела два дизеля. Один из них вращал генератор в 136 кВт, а второй — в 65 кВт. Скоро стройке перестало хватать их мощности, поэтому появилась передвижная станция на 200 кВт. К осени 1944 года Камчатморстрой получил новую станцию мощностью 600 кВт, смонтированную в железнодорожном вагоне. Ее установили на берегу Ковша в месте, где сейчас стоит завод «Фреза».

Первыми работниками электростанции были заведующий Иван Михайлович Маркушин, старший механик Василий Иванович Егошин, электрики Александр Прокопьевич Великжанин (потом он стал начальником станции) и Алексей Кондратьевич Мазин...

Начало 1944 года ознаменовалось планомерной подготовкой к ведению основных строительных работ. Для того чтобы приступить к ним, надо было иметь хотя бы минимум технических средств, а также обученные кадры. При Камчатморстрое были организованы курсы, на которых в первую очередь стали готовить шоферов, механиков-дизелистов, паровиков, крановщиков, трактористов, слесарей-сборщиков. Курсанты, как и все, работали полный день, а вечером с 19.00 до 24.00 занимались на курсах.

В конце января 1944 года начала прибывать техника. Первой пришла партия грузовиков «Студебеккер», затем два новых трактора, экскаватор с емкостью ковша один кубометр, два крана «Спидер» на гусеничном ходу, два колесных крана «Лорейн», металлические понтоны и копры. Летом пришел плавкран «Вилей» и три стотонных самоходных баржи. Все это, за исключением барж, поступило в разобранном виде.

Для того чтобы смонтировать технику и в дальнейшем эксплуатировать ее, требовались механические мастерские и кузница. Началось строительство времянки для них. Мастерскими, которых фактически еще не было, руководил прораб гидротехнического участка В. И. Захаров. Все оборудование мастерских составляли автогенный аппарат и переносной кузнечный горн. Но, как говорится, были бы вещи: молоток да клещи. Сварщик Г. М. Анянов, работавший на автогенном аппарате, при необходимости превращался в кузнеца: он был «и швец, и жнец, и на дуде игрец».

К началу февраля 1944 года сложился небольшой коллектив мастерских. Ее первыми рабочими стали слесари Зуек, Демиденко, Крапивин, токари Ревизоров, Роскопинский, электросварщик Улесов. Позже Алексей Александрович Улесов стал дважды Героем Социалистического Труда. А тогда сержант Улесов, бывший командир минометного отделения, делал первые шаги в своей будущей профессии строителя-электросварщика.

На береговой площадке не могли быть смонтированы металлические понтоны и плавкран «Вилей». Поэтому их собирали на Петропавловской судовой

фи. К маю 1944 года были готовы три понтона. На одном из них установили копер и паровой котел, два оставшихся использовали для перевозки металлического шпунта.

На земляных работах экскаватор работал круглосуточно в две смены по двенадцать часов. Первыми экскаваторщиками были А. Д. Карпов, А. Я. Белоусов, М. Д. Сомов, А. И. Матвиенко, Ф. П. Мельников. К этому времени Камчатморстрой располагал уже многими собранными и работавшими автомобилями. Экскаватор быстро загружал их грунтом. Вовсю разворачивались земляные работы. В первую очередь начали отсыпку территории третьего причала. Для разгрузки грунта из автомобилей ставили в смену по четыре-пять бригад, тогда как уже чувствовалась нехватка рабочих рук на всех участках. Поэтому все думали, как устроить разгрузку грунта из автомашин, как сократить простой автомобилей и высвободить рабочих.

Кому-то в голову пришла простая, но удачная мысль — сделать из досок треугольник с наклонными плоскостями, который можно было ставить в кузов при перевозке грунта, и снимать его, когда машина выполняла другие работы. Это простое устройство сразу высвободило три-четыре бригады в смену, то есть 70—80 человек — это уже не мелочи! Правда, кузов автомобиля уменьшился, но грунт отвозили всего на 200—300 метров, и поэтому это значительной роли не играло.

Разгружать грунт стало значительно легче. Сейчас надо было только открывать и закрывать борта кузова, а грунт почти весь высыпался по наклонной плоскости треугольника. Так у нас появились импровизированные самосвалы. Земляные работы стали быстро продвигаться вперед. К маю 1944 года была отсыпана значительная часть третьего причала, а территория четвертого была готова еще зимой, когда грунт перемещали ручными одноколесными тачками...

К этому времени были разработаны новые условия социалистического соревнования и меры морального и материального поощрения, которые вводились с 1 мая 1944 года. Бригада, занявшая по итогам месяца первое место, награждалась переходящим Красным знаменем треста. Ей одновременно выдавалась премия: бригадир получал месячный заработок, а все члены бригады — его половину.

По новым условиям соцсоревнования учитывались не только нормы выработки и соблюдение дисциплины на производстве и быту, но и высокопроизводительное использование техники, ее безаварийная работа, а также выработка бригады на одного человека в рублях. В то же время вводились условия, по которым все бригады, выполнявшие нормы выработки на 200 % и выше, получали талоны на дополнительное питание в столовой или продукты сухим пайком. Это решение вызвало массовое перевыполнение норм выработки: оно было ценно тем, что в условиях карточной системы помогло сохранить высокую работоспособность и позволило быстро восстанавливать физические силы рабочих, трудившихся с высочайшим физическим напряжением. Ведь люди не щадили своих сил, работали по двенадцать часов в день, а если надо было, то и сутками.

В начале мая на гидротехническом участке все было готово к началу забивки шпунта. Не хватало всего-то «пустячка»: рабочих-специалистов, которые могли бы работать на копре. Так как эти работы делались впервые, то перенять опыт

было не у кого. Пришлось снимать две бригады с земляных работ и начинать их обучение практической работе на копре.

Вчерашние землекопы должны были уметь работать на лебедках, с якорями, концами, оттяжками, паровым молотом, наконец, бить шпунт. А на первых порах взять металлическую шпунтину, длина которой 24 метра и вес около 2 тонн, с понтона или берега было не таким уж простым делом.

Бригады быстро прошли элементарное практическое ознакомление с копровыми работами и приступили к забивке шпунта. Бригадам № 5 Кириллова и № 2 Павлова поручили бить морскую стенку причала, а бригадам Моисеенко и Суханова — вести подготовительные работы и забивку шпунта внутренней, крепежной стенки причала. Для того чтобы приступить к забивке внутренней стенки, надо было окончательно подготовить площадку, оснастить кран «Спидер» тяжелой бабой и подготовить шпунт. Вот этими работами бригады и занялись.

Бригаде Кириллова поручили забить первую шпунтину, а быть первым всегда трудно, ответственно, но и почетно. Стенку третьего причала начали бить от второго причала под тупым углом к прямой линии первого и второго причалов. Вновь возводимые причалы должны были располагаться значительно мористее существующих. Это позволяло значительно увеличить территорию порта.

Первую шпунтину забили сравнительно быстро: она не требовала точной установки, ее место определялось углом второго причала. А вот вторая являлась маячной, и ее надо было поставить точно. С этой работой бригада справилась только поздно вечером, но забила ее так же быстро, тем более, что ее погружали не на всю глубину, а всего на 4—5 метров. Это делалось потому, что она была маячной и потом извлекалась из грунта и снова устанавливалась как маячная впереди стенки.

На следующий день шпунт не били, а занимались изготовлением и навеской направляющей рамы. Рама изготавливалась из двух горизонтальных металлических балок корытного профиля и временно навешивалась на забитые шпунтины. После установки направляющей рамы приступили к забивке. Работа шла хорошо, между бригадами Кириллова и Павлова развернулась упорная борьба за первое место в соревновании. Шпунт били круглосуточно, в две смены...

В июне 1944 года на забивку встала третья бригада. Теперь бригады стали работать по 8 часов. Береговую шпунтовую стенку было бить значительно проще и быстрее, но и здесь требовалось искать способы ускорения. Для этого второй кран «Спидер» вооружили ковшом «Драгалайн» и начали рыть траншею, а в это время готовили блоки из шпунта длиной по 3—4 метра и устанавливали их в готовую траншею, а затем соединяли в единую стенку горизонтальным шпунтом на болтах.

Но забивка шпунта была не единственной задачей. Сейчас на очереди стояла новая проблема — крепление морской стенки причала за береговую. Для этого в большом количестве требовались металлические стержни диаметром 8—10 сантиметров и длиной 25—26 метров. Такого металла на строительстве не имелось, а обстановка была такова, что медлить было нельзя ни одного дня.

Руководство строительства решило использовать для этой цели железнодорожные рельсы, которые предназначались для устройства подкрановых путей.

Но этим проблема решалась не полностью. Изготовленный из двух рельсов анкер должен был иметь круглые наконечники с резьбой и гайками, которыми можно было бы стягивать между собой две металлические стенки. Металл для наконечников тяг нашли на судовой верфи. Наконечники делали мехмастерские.

В июле 1944 года на третьем причале начали постановку анкерных тяг. Постановка тяг и крепление морской стенки причала — это трудоемкая работа, к тому же ее приходилось выполнять с перерывами: непрерывному производству работ мешали морские приливы.

Бригады, ставившие тяги, работали во время отлива, используя время начала прилива и окончание отлива, пока можно было достать тяги в воде. Ребята, работавшие на установке тяг, не боялись воды, но когда прилив достигал полутора-двух метров, приходилось делать перерыв. Несмотря на героические усилия наших рабочих, эта работа продвигалась медленно.

В сентябре 1944 года руководство гидротехнического участка и строительства решило временно приостановить забивку, хотя в это время еще не было установлено 30—35 метров шпунта четвертого причала. А бригада копровщиков переключилась на монтаж анкерных тяг, отсутствие которых задерживало выполнение последующих работ.

К концу сентября весь забитый шпунт закрепили, две бригады снова встали на забивку шпунта, и четвертый причал был успешно завершен. А вот на пятом произошла заминка. Во время забивки шпунта работа шла более или менее равномерно, а тут одну шпунтину бьют уже две смены, а она идет очень медленно. Попытались извлечь ее из грунта, но она не поддавалась. Предположили, что под нее попала вторая, кем-то утопленная, но водолазы обследовали дно и ничего не обнаружили. Решили продолжать бить дальше, а эту шпунтину извлечь плавучим краном и забить вторую. Но извлечь ее не удалось, поэтому пришлось продолжать ее забивать. Торец шпунтины плющился и загибался от ударов молота. Так ее и не забили до половины, хотя затратили столько времени, что его могло хватить на установку нескольких десятков шпунтин. Условия забивки в это время резко ухудшились, участились и усилились северные ветры, появилась шуга. Работы продолжать стало совершенно невозможно, поэтому их приостановили до следующего года.

После окончания крепления шпунта земснаряд «Зея» немедленно переставил на углубление дна возле третьего и четвертого причалов. За месяц земснаряд зарефулировал не только межстеночную пазуху, но и покрыл всю территорию причалов на один-полтора метра гравием и перешел намыывать площадку для автогаража...

В октябре 1944 года начальник гидротехнического участка В. В. Каплиев где-то раздобыл грейдер, и за месяц вся территория третьего и четвертого причалов была тщательно спланирована. Ей был придан проектный уклон, оказавшийся недостаточным. Это было явным просчетом, но его мы ощутили только на следующий год, когда весенние талые воды не успевали стекать с территории порта.

В сентябре 1944 г. при Камчатморстрое была организована школа мастеров (тогда ее называли школой десятников). Учиться в школе предложили мастерам-практикам, бригадирам, плотникам. Для нас это была дополнительная нагрузка

и нагрузка немалая. После напряженной дневной смены мы ежедневно, кроме субботы, занимались с 19.00 до 23.00 в школе, в воскресенье хоть и освобождались от работы на производстве, но занимались в школе в течение восьми часов. Изучали математику, геометрию, физику, черчение и чтение чертежей, строительные материалы, части зданий, нормирование. Школа организовывалась как двухгодичная, но закончили ее при напряженной учебе за восемь месяцев. В конце апреля 1945 года прошли экзамены. После курсов бывшим бригадирам предложили работать мастерами.

В середине января 1945 года с участка промышленно-гражданского строительства в первый район порта на погрузо-разгрузочные работы временно перевели более десятка бригад. Дело состояло в том, что в порт пребывало все больше судов, а грузчиков не хватало. На рейде Авачинской губы скопилось до 20 пароходов.

19 марта 1945 года порт получил плавучий кран «Вилей». На нем кранмейстером работал И. К. Назаров, крановщиками были С. П. Попов, Л. С. Арманов, машинистом П. Я. Ахнин, всего 18 человек. С этого времени порт начал набирать силу, а трест «Камчатморстрой» постепенно хиреть.

Летом 1944 года у первого и второго причалов часто стояли военные корабли. Но становились и транспортные суда с небольшой осадкой. После окончания планировки территории третьего и четвертого причалов в ноябре 1944 г. к ним были поставлены два судна с полной осадкой. Грузы выгружались судовыми лебедками... Часть груза автомашинами вывозили на склады города и в Елизово, но много грузов осело в штабелях на причалах. Свободной территории было катастрофически мало, тылы третьего и четвертого причалов заняли монтажный участок, а на третьем причале к тому же еще не были закончены земляные работы.

Разгрузку судов сначала вели оперативные работники и бригады грузчиков рыбного порта. На основании постановления Совнаркома № 22615 от 11 декабря 1944 года рыбный порт передал торговому оперативный состав и бригады грузчиков. В штат первого района были зачислены В. И. Сенечев, исполняющий обязанности начальника складской группы и заведующий первым причалом, С. В. Матвеев, заместитель начальника складской группы и заведующий третьим и четвертым причалами, С. М. Волобуев, сменный помощник заведующего складом № 10, Ф. В. Юнкеров, сменный помощник заведующего складом № 41, Л. В. Торопов, сменный помощник заведующего складом № 50, всего 29 человек.

Стивидорами и прорабами в первом районе стали работать Н. А. Ильяшенко, В. А. Ермаков, В. П. Погорелов, И. М. Матюнин, П. Д. Пальчунов. Исполняющим обязанности начальника района назначили В. Т. Полуэктова, бывшего начальника механизации Камчатморстроя.

Всего в порт перевели более 200 человек. Этого было мало, поэтому со всех участков треста снимали бригады и отдельных рабочих, формировали бригады и временно направляли их на грузовые работы. Оперативных рабочих, переданных из рыбного порта, ставили бригадирами во главе вновь организованных бригад. Так появились бригады грузчиков Морковина, Т. В. Лесневского, Н. М. Большакова, И. М. Матюнина, В. П. Погорелова.

В начале 1945 года из Владивостокского порта прибыли главный бухгалтер М. М. Исаев, начальник планового отдела Я. Ф. Белковский, начальник грузовой

го отдела П. В. Кузьмин, начальник угольного района Н. С. Карташов, начальник района Ф. И. Воронин.

Специалистов не хватало, поэтому один человек занимал по две-три должности одновременно. А отдел кадров Камчатморстроя исполнял обязанности и отдела кадров порта и не успевал с оформлением приказов. В середине января 1945 года на погрузку с промышленно-гражданского участка были направлены в порт до десятка бригад: разнорабочих Конененко, Юсупова, Костюнина, плотников Черенкова, Исаева, Тупикова. Порт работал в полную мощь в три смены. Контора первого района размещалась в небольшом помещении бывшей метеостанции.

После окончания планировки третьего и четвертого причалов, осенью 1944 года гидротехнический участок перевел освободившиеся бригады на земляные работы. Началась отсыпка территории пятого и шестого причалов. Скалу Красного Яра взрывали малыми зарядами. Взорванную щебенку вручную и грейфером грузили в приспособленные из грузовых машин самосвалы, а в северной части порта, в тылу третьего причала, грунт разрабатывали и насыпали в автомобили экскаватором. В это же время начали строить дорогу на мыс Сигнальный, во второй район порта. На мыс Сигнальный можно было проехать только в отлив, по берегу, а в прилив подножье Сигнальной горы уходило под воду.

Снова в ход пошли лопаты, кайло и тачки. Начиная от рыбного порта, то есть от перешейка между Никольской сопкой и мысом Сигнальным, скалу отсыпали в воду вдоль горловины Ковша, тесня гору и бухту. А на территории второго района порта, по мере сил начали готовить площадку для строительства паротурбинной электростанции. Здесь и на участке дороги скалу разрушали небольшими взрывами. За зиму дорогу на мыс Сигнальный почти полностью отсыпали, ранней же весной, как только Авачинская губа освободилась ото льда, начали укреплять берег камнем. Его добывали на противоположной стороне Авачинской губы, возили на баржах и делали сплошную наброску отсыпного откоса дороги на мыс Сигнальный. Эта каменная наброска предохраняет дорогу от размывания и сейчас. Позже такой же наброской укрепили торец пятого причала и берег до эстакады шестого...

Гидротехнический участок в зимнее время и ранней весной интенсивно вел земляные работы и одновременно готовился продолжать забивку. Но теперь, когда порт уже работал, чтобы ускорить погрузо-разгрузочные работы и облегчить труд грузчиков требовались порталные краны. Поэтому особое внимание уделялось монтажному участку. Его усилили слесарями-монтажниками, кузнецами-клепальщиками, электромонтажниками. Они работали круглосуточно, в три смены.

Летом 1945 г. были смонтированы все девять порталных кранов, велись электромонтажные и наладочные работы. Часть кранов можно было перегонять на причальный фронт, но не было шпал. А самое главное, — на третьем и четвертом причалах велись интенсивные грузовые работы, поэтому об устройстве подкрановых путей пока не могло быть и речи. Пятый причал в это время только строился.

Весной 1945 года бригада Кириллова, прежде чем приступить к забивке шпунта, вынуждена была править незакрепленный шпунт четвертого и начала пятого причалов: здесь напором льда повалило забитую стенку. После ее правки бригада

продолжила забивку шпунта пятого причала. Его строительство закончилось к концу лета. Земснаряд «Зея» углубил дно пятого и шестого причалов, зарефулировал пазуху пятого причала и намыл гравий, покрыв им территорию возле обоих причалов. После планировки они были готовы. Это стало еще одной большой победой гидростроителей.

Порт получил следующие причалы: пять из металлического шпунта и шестой с эстакадой на деревянных сваях и краном «Деррик», которым можно было разгружать тяжеловесы до 100 тонн. Их территория была во много раз больше той, которой порт пользовался на третьем и четвертом причалах. Порт сразу же перешел работать на пятый причал, освободив третий для строителей. Строители приступили к устройству здесь временных подкрановых путей на деревянных шпалах. После прокладки подкрановых путей на третьем причале строители начали постепенно теснить портовиков сначала на четвертом, а потом на пятом причалах. Монтажники перегнали с монтажной площадки готовые к работе порталы краны на третий причал.

В это время между портовиками и строителями возникали определенные трения: они мешали друг другу работать. Но портовики прекрасно понимали, что строители работают над улучшением условий и повышением производительности их труда и мирились с временными трудностями. Правда, эти сложности не закончились и в последующие годы...

После окончания строительства пятого причала мастеру гидротехнического участка Е. И. Суханову с его бывшей бригадой поручили переправить остатки металлического шпунта на мыс Сигнальный и начать там строительство седьмого причала. Из оставшегося шпунта построили 80 погонных метров седьмого причала, остальную его часть выполнили из дерева на сваях.

После завершения строительства пятого причала, освободившиеся бригады В. Н. Кириллова, Андрюченко и другие срочно переключились на устройство бетонных фундаментов под металлические склады. За оставшееся короткое теплое время надо было успеть сделать бетонные работы и обеспечить возможность вести монтаж металлоконструкций складов зимой. С этим заданием успешно справились: к лету 1946 года в порту было построено 10 или 12 металлических складов. Площадь каждого составляла 675 кв. м.

Летом 1946 года из основных работ первой очереди строительства гидротехническому участку нужно было выполнить еще одно важное и трудоемкое задание — укрепить откос в тылу третьего и четвертого причалов, который круто поднимался к улице Красноармейской. Для его укрепления из леса возили молодые деревья — ветлу. Привезенные деревья раздвигали на кражи длиной по три-четыре метра и укладывали их и вдоль всего откоса. Затем этот слой хвороста засыпали таким же слоем грунта. Далее делали уступ, и все повторяли сначала, вплоть до самого верха откоса.

К осени 1946 года гидротехнический участок закончил основные работы по строительству первой очереди порта. Летом 1946 года строительная организация — трест «Камчатморстрой» — была реорганизована в строительное управление, которое возглавил В. В. Каплиев. Но это управление просуществовало недолго: в конце осени 1946 года его ликвидировали. Остался лишь промышленно-гражданский участок, который подчинили порту.

Первым из порта уехал его начальник Алексей Иванович Асеев. Исполняющим обязанности начальника порта назначили Бориса Сергеевича Хачияна. Затем уехал начальник Камчатморстроя Алексей Николаевич Виноградов, в этом же 1946 году уехал и Владимир Васильевич Каплиев. В 1947 году начальником порта стал Исаак Осипович Улицкий, который работал здесь до 1949 года...

Обращение к секретарю Камчатского областного комитета ВКП(б)
М. И. Складенко о неудовлетворительном обслуживании пассажиров

Считаю своим долгом сообщить Вам об исключительных беспорядках, имевших место при посадке пассажиров на пароход «Балхаш» 29.02.48 г. ...Пароход «Балхаш» был пришвартован левым бортом к четвертому причалу, битый лед мешал ему подойти вплотную к стенке, и поэтому он стоял от нее метрах в 5—6. Для посадки был вооружен только один трап, очень плохо оборудованный леерами. В силу отсутствия груза, а также полной воды, борт высоко поднимался над пирсом, и трап стоял под углом порядка 50 градусов.

На подходах к причалу и на самом причале стояли машины, повозки и тут же вперемешку люди, багаж и т. д. Пассажиры проникли в порт еще днем, и как только началась посадка, лавиной двинулись к трапу. Перемешались женщины, дети, багаж. У трапа дикая давка. Представителей КПП неоднократно сминали, обход военного коменданта также оказался бессильным. Представителей руководства торгфлота, порта на месте не было... Тут же, в этой сумятице, грузили душевнобольных. Вещи пассажиры передавали на пароход концами, по швартовам поднимались «любители острых ощущений».

Сотни справедливых нареканий высказывал народ, видящий эти вопиющие безобразия, отдельные граждане истерически проявляли весьма нездоровые настроения. Закончилась погрузка около 01.00 часов 1 марта. На самом пароходе в твиндеках грязь, внутренние трапы не освещены. Оказалось, что морвокзал продал на одно место несколько билетов, так что мытарства пассажиров продолжались и после посадки.

Это коротко. Мне непонятно, почему так безответственно относятся к своим служебным обязанностям руководители Морпорта, с каких пор люди — советские люди — стали просто грузом, даже не имеющим надписи: «Осторожно, не кантовать»? И, наконец, самый основной вопрос: неужели нельзя заставить морпароходство и Морпорт уважать советских людей?

2.03.1948 г. Член ВКП(б) *Еремеев*

ЦДНИКО, ф. 2, оп. 44. д. 63, л. 58.

Приказ начальника Петропавловского морского торгового порта
№ 134 от 28 октября 1948 г.

29 октября исполняется 30 лет со дня организации Ленинско-Сталинского комсомола... В день славного юбилея 30-летия Ленинско-Сталинского комсомола поздравляю комсомольцев и молодежь Петропавловского-на-Камчатке морского порта и желаю успехов в дальнейшей работе и учебе на благо процветания нашего государства.

За высокие образцы в работе премирую: 1. Григорьева Н. В. — токаря мех-мастерской — 250 руб. 2. Егорычева Г. В. — слесаря электростанции — 250 руб. 3. Чиркова В. Ф. — моториста плавбазы — 200 руб. 4. Желнина А. Н. — крановщика — 200 руб. 5. Беккаревич А. Д. — крановщика — 200 руб.

Объявляю благодарность: 1. Абдулину Н. Г. — тальману. 2. Жирнову Е. А. — мотористу электростанции. 3. Унжакову В. В. — аккумуляторщику.

Выражаю уверенность, что комсомольцы и молодежь Петропавловского-на-Камчатке морского порта вместе со всей молодежью Советского Союза приложат все силы на досрочное выполнение всех задач, стоящих перед коллективом. Да здравствует Ленинско-Сталинский комсомол — верный помощник большевистской партии!

ГАКО, ф. 289, оп. 1, д. 16, л. 162—163.

Состояние жилого фонда Петропавловского морского порта на 15 августа 1952 г. Докладная записка горкому ВКП(б)

...Морской порт располагает жилплощадью постоянного типа и временного (неприспособленного) типа в количестве 7 905 квадратных метров. Для удовлетворения жилплощадью семейных и холостяков по существующим санитарным нормам порту требуется жилплощадь в количестве 22 023 квадратных метров на контингент работающих в порту в настоящее время.

Учитывая, что Стройтрест № 6 до конца года выстроит для порта и сдаст в эксплуатацию 2 130 квадратных метров (не считая сданных в первом полугодии 370 кв. м), порт к концу года будет иметь жилплощади 10 035 кв. м, что не покрывает его потребность для размещения работающих в настоящее время на 11 988 кв. м, а для покрытия потребности для размещения работающих в 1953 году не хватает жилплощади в количестве 24 156 кв. м.

Постановлением Совета Министров от 31 октября 1949 года порту предусматривалось дополнительно построить жилплощади в течение 1950—1952 года в количестве 15 000 кв. метров. При осуществлении этого строительства порт имел бы возможность удовлетворить потребность в жилье 1952 года, однако, при рассмотрении проекта в Комитете по делам строительства при Совете Министров, по неизвестным нам причинам жилплощадь, установленная Советом Министров, была сокращена до 7 320 кв. м.

Установленное переработанной генсметой порта строительство новой жилплощади в количестве 7 320 кв. м не обеспечивает потребности порта в жилье в 1952 году, не говоря уже о перспективном развитии порта, связанном с увеличением грузооборота и контингента работающих.

Строящийся жилпоселок порта по проекту должен иметь благоустроенные подъездные дороги к поселку и внутри его, водопровод, канализацию и центральное отопление домов от групповой котельной.

В настоящее время дороги вчерне сделаны, но не закончены, и в сырую погоду они труднопроезжаемы, водопровод по поселку прокладывается отдельными участками, но источник водоснабжения поселка не может обеспечить население водой из-за малого дебита ручья. По этой причине в зимнее время поселок фак-

тически остается без воды. Водоснабжение поселка проектом предусмотрено обеспечить от большого городского водопровода, который должен быть построен в ближайшие три-четыре года.

Канализация в поселке не делается, так как при отсутствии воды в поселке она не может работать. Канализация проводится в настоящее время только к зданиям больницы и детского сада, расположенным в поселке. Групповая котельная и центральная магистраль теплоснабжения поселка не закончены. Из-за отсутствия центрального теплоснабжения в истекшую зиму 1951—1952 года введенные в эксплуатацию жилые дома обеспечивались паровым отоплением от временных паровых установок, с отступлением от технических правил, почему теплоснабжение было ненормальным, с большими перебоями.

По причине острой нехватки жилплощади, порт был вынужден строить временные утепленные палатки и просто брезентовые палатки и размещать в них рабочих порта, а также заселить аварийный пароход «Валерий Чкалов». Временные палатки и временное жилье, не будучи специально приспособленными для постоянного проживания, не обеспечивают санитарно-бытовые условия для проживающих в них. Проживание зимой в указанных палатках невозможно. Порт, не будучи в состоянии предоставить рабочим постоянную жилплощадь, с наступлением холодов будет вынужден увольнять рабочих, проживающих в этих временных палатках за невозможностью предоставить постоянной жилплощади.

Начальник Петропавловского-на-Камчатке морского порта ММФ

А. Мирзабейли

ГАКО, ф. 298, оп. 1, д. 47, л. 9—10.

Он награжден орденом Ленина

Утро 5 августа надолго запомнится Илье Наумовичу Кусову. Получив свежий номер газеты, он прочитал Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями СССР работников морского транспорта.

Среди награжденных значилась и его фамилия. Сначала Илья Наумович не поверил своим глазам. Не ошибся ли? Перечитал еще раз. Нет, так оно и есть. Среди награжденных орденом Ленина была его фамилия. Имя и отчество тоже совпадали. Далее пояснялось: крановщик Петропавловского-на-Камчатке порта. Сердце Ильи Наумовича радостно забилося. Показал газету жене.

— Что я сделал особенного? — недоумевал он. Работаю как все, стараюсь.

— Вот за твой труд тебя и наградили, — ответила жена.

В памяти невольно всплыли далекие годы, когда он, Илья Наумович Кусов, вместе с другими в 1943 году начал работать на строительстве Петропавловского морского порта. Сколько после того изменилось! Порт вырос на глазах. Мощные порталные краны, причалы, склады — все это создано им и руками его товарищей. Да и сам он за это время из разнорабочего стал высококвалифицированным специалистом.

После завершения строительства порта Илья Наумович стал работать здесь же грузчиком. Затем его назначили бригадиром. Не раз его работа отмечалась благодарностями, премиями. Бригада, которую возглавлял И. Н. Кусов, стала одной из лучших в порту. Его ставили в пример другим.

Однажды Илья Наумович, посоветовавшись с механизаторами, решил овладеть специальностью крановщика. Его назначили учеником к опытному специалисту Дмитрию Павловичу Хорошуну на автокран. Успешно сдав экзамены, он начал работать самостоятельно.

Прошло три года. Илья Наумович, не ограничившись знанием только одного автокрана, начал овладевать работой на порталных кранах. Вскоре стал работать на кране типа «Вашингтон». Затем овладел работой на других. Сейчас Илья Наумович может работать на порталных кранах четырех типов.

Свой богатый производственный опыт он передает молодежи. Пять человек обучил специальности крановщика. Приходится иногда подсказывать и молодым грузчикам. Так, при выгрузке длинномерного груза, например, когда бревна не проходят в просвет трюма, Илья Наумович всегда предупреждает грузчиков, чтобы стропили бревна не по середине, а ближе к концу. При подъеме строп принимает наклонное положение и свободно выходит из трюма. Но зато такой строп трудно укладывать на машину. Здесь Илья Наумович проявляет максимум осторожности. Нижний конец накренившегося стропа он кладет в кузов, а затем плавно опускает бревна на прицеп. Если сделать наоборот, то весь строп сползет с прицепа и развалится.

Хорошее знание материальной части крана позволяет Илье Наумовичу вносить технические усовершенствования. Ранее при переработке песка зубья грейфера засорялись. Приходилось останавливать кран, спускаться и вычищать их. Это отнимало много времени. И. Н. Кусов предложил вырезать в корпусе грейфера небольшие отверстия. Через них песок, попадающий в зубья, высыпается наружу. После этого сократились простои крана.

За отличную работу на кранах Илью Наумовича наградили в 1957 году ценным подарком — карманными часами. А еще через год он впервые был удостоен правительственной награды — медали «За трудовое отличие». К 42-й годовщине Великого Октября портовой комитет профсоюза наградил И. Н. Кусова Почетной грамотой.

Эти примеры наглядно показывают, насколько высоко оценивается труд передового механизатора. Илья Наумович удостоен высокого звания ударника коммунистического труда, а экипаж крана № 2, в котором он трудится, борется за звание коммунистического. Этот экипаж считается одним из лучших в порту.

Обсудив свои возможности, механизаторы решили годовой план переработки грузов выполнить досрочно, к 43-й годовщине Великого Октября, и вызвали на соревнование экипаж коммунистического труда крана № 3. Свое слово крановщики держат крепко. Экипаж уже переработал более 49 тыс. тонн груза, выполнив годовой план на 75,4 процента. Илья Наумович ежедневно перевыполняет нормы выработки.

Самоотверженный труд высоко ценится в нашей стране. Для трудящихся создается материальная заинтересованность. Отличный труд и оплачивается выше. Это можно увидеть на примере И. Н. Кусова. Работая с бригадой грузчиков Василия Долбенко, он заработал за смену 138 рублей. Были дни, когда его заработок составлял за смену более 200 рублей. В июне Илья Наумович заработал по сдельно-прогрессивной оплате 2 553 рубля и получил всего с надбавками 3 922

рубля. У Ильи Наумовича хорошая квартира. Дети растут счастливыми и жизнерадостными. Впереди у них — большая трудовая жизнь. Им есть чему поучиться у отца. Трудолюбие и высокое сознание им своего производственного долга достойны подражания...

В. Стародумов

Камчатский моряк, 9 августа 1960 г.

Рационализатор Н. Гильмутдинов

Медника ремонтной группы Петропавловского морского порта Н. Гильмутдинова знают как активного рационализатора. На его счету много новаторских предложений. Творческая мысль Н. Гильмутдинова никогда не угасает. Ежемесячно он подает два-три рационализаторских предложения. За два с половиной месяца этого года он подал пять рацпредложений.

— Мастер на все руки, — говорят о нем. И это верно. Наряду со своей основной профессией — медника, Н. Гильмутдинов владеет специальностью тракториста, жестянщика, выполняет кузнечные и слесарные работы. Он ежемесячно выполняет производственные нормы.

Камчатский моряк, 22 марта 1960 г.

Наш ветеран — маяк

Мало кто не знает в Петропавловском морском порту слесаря по обслуживанию дизельных кранов — коренастого, спокойного человека Егора Трофимовича Кашеева. Родился он в семье крестьянина, в одной из деревень Ордынского района Свердловской области. Егор был в семье третьим сыном, а после него — еще трое братьев и сестренка. Рано в этой семье поселилась нужда, но она не мешала родителям воспитывать детей работающими, честными. В 1919 году, первый из семьи, восьмилетний Егорка пошел в школу, а через год в семье Кашеевых уже первый грамотей мог по складам, но довольно бойко прочитав вести с фронтов, о строительстве новой жизни.

Дальше учиться Егору не пришлось. Когда вез сено, ребяташки нечаянно столкнули его с воза, и он сломал левую ногу. Долго проболел. А там — тяжкие годы гражданской войны, интервенции... Так и не смог стать грамотным человеком. Повзрослев, Егор пошел учиться на каменщика, стал работать в бригаде, которая складывала печи, ремонтировала дома. В 1938 году вместе с товарищами уехал на Камчатку, работал здесь каменщиком. Потом призвали в армию. А в 1943 году он начал строить морской порт. Сначала был разнорабочим, потом грузчиком, но природный ум и смекалка тянули к механизмам. Старшие товарищи охотно пошли навстречу, и в 1948 году Кашеев уверенно начал работать на пятитонном дизельном автокране «Лорейн».

Когда в порт пришли гусеничные краны, Егор Трофимович быстро изучил эти сложные и сильные механизмы и стал работать на них. В любое время суток, и даже в воскресные дни, когда на производстве не хватало рабочих-крановщиков, вызывали Егора Трофимовича, и он всегда приходил на участок и работал столько, сколько требовало производство.

Егору Трофимовичу 51 год, но он еще полон силы и энергии и по-прежнему трудится с огоньком, в полную меру развертывает свои творческие способности. Это наш маяк!

П. Назаров, механик

**Социалистические обязательства коллектива рабочих,
инженерно-технических работников и служащих
Петропавловского морского торгового порта на 1962 г.**

Исторический XXII съезд партии, принятая съездом программа КПСС вызвали у миллионов советских людей горячее стремление отдать все свои силы, знания и способности благородному делу построения коммунистического общества в нашей стране.

Рабочие и служащие всех отраслей народного хозяйства нашей Родины развернули мощное социалистическое соревнование за безусловное выполнение величественного плана — создание материально-технической базы коммунизма в нашей стране, за досрочное выполнение заданий семилетки и государственных планов 1962 года.

Включившись во всенародное социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана четвертого года семилетки, коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих Петропавловского порта берет на себя следующие обязательства.

1. Выполнить годовой государственный план переработки грузов к 28 декабря 1962 года и до конца года переработать 8 тыс. тонн.
2. Снизить валовое стояночное время судов в порту против нормы на 1 %.
3. Снизить себестоимости переработки одной физической тонны на 0,5 %.
4. За счет улучшения организации труда, внедрения передовой технологии добиться выполнения плана выработки на одного работника, занятого на погрузо-разгрузочных работах, на 104 %.
5. Переработать универсальными площадками с помощью погрузчиков 100 тыс. тонн грузов.
6. Увеличить процент комплексной механизации против плановой на 1 %.
7. Внедрить в производство 100 рационализаторских предложений с условным экономическим эффектом 100 тыс. руб.
8. Годовой план местных перевозок груза и пассажиров выполнить к 15 декабря и сверх плана перевезти 3 тыс. тонн грузов и 0,5 тыс. пассажиров.
9. Сэкономить против норм топлива и электроэнергии 3 %.

Обсуждено и принято на профсоюзной конференции портовиков 19 февраля 1962 года.

Начальник морского порта *Мирзабейли*

Председатель порткоммора *Коваль*

Секретарь партбюро *Жихарев*

ГАКО, ф. 298, оп. 1, д. 194, л. 9.

Из воспоминаний Степана Григорьевича Несвата, начальника Петропавловского морского торгового порта в 1962—1969 гг.

История строительства зернового причала — контейнерного терминала.

Зерновой причал входил составной частью в проект строительства мелькомбината. Проект предусматривал выгрузку зерна с судов, стоявших у причала, с помощью пневмоустановок. Зерно подавалось на продольные (вдоль причала) и поперечные (идущие к емкостям хранения) галереи. Галереи монтировались на 26-метровых башнях. Сам причал представлял собой семь быков сечением 14 на 14 метров, выполненных из шпунта. Внутреннее пространство быков заполнялось бутовым камнем. На быках устанавливались башни с продольными галереями.

Проектировал причал в составе мелькомбината московский институт «Промзернопроект». Заказчиком проекта являлось Министерство хлебопродуктов РСФСР, строил трест «Камчатморгидрострой». Проектная мощность мелькомбината (грузооборот причала) составляла переработку зерна в объеме 60 тыс. т в год. Проект утвердил Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин.

Однако указанный проект не реализовался. Управляющий трестом «Камчатморгидрострой» Н. А. Синетов и начальник Камчатского морского пароходства П. Д. Киселев внесли рационализаторское предложение по изменению конструкции причала. Суть его заключалась в следующем:

- вместо причала из быков выполнить причал в виде сплошной стенки, заанкерванной с берегом;

- акваторию между внутренней стороной стенки причала и берегом заполнить песчано-гравийной смесью, в результате чего образуется обширная территория, равная территории первого грузового района порта, к которому примыкает зерновой причал;

- роспуском быков в сплошную стенку сократить расход шпунта в количестве, достаточном для сооружения причала в б. Бабия для судоремонтного завода пароходства;

- после завершения строительства причал передать в ведение порта.

Предложение было принято, одобрено и явилось основанием для переделки проекта. К 1962 г. он был переработан, и с 1963 г. началось строительство причала с одновременным созданием примыкающей к нему территории силами и средствами порта. К концу 1967 г. причал с прилегающей территорией был построен. Портовики с нетерпением ждали его ввода, так как дефицит территории для порта был проблемой номер один.

В сентябре 1967 г. я обратил внимание на то, что строители ведут земляные работы на кордоне причала. Обратился с вопросом к директору строящегося предприятия. Ответ меня буквально ошарашил: на кордоне причала начинается сооружение 26-метровых башен (тех, которые ранее проектировались на быках). Произошел конфуз из серии «Нарочно не придумаешь». Оказалось, что, увлекшись идеей изменения конструкции причала, рационализаторы упустили из виду такой вопрос, как технология перегрузочного процесса.

Не получив задания на переработку технологии выгрузки зерна, «Промзернопроект» сохранил прежнюю, только башни оказались на кордоне. И заказчика,

и проектировщика вопрос технологии не беспокоил: им было все равно, как переработать зерно. Для них было абсолютно все равно, что прежний и новый проекты позволяли использовать причал лишь на 3 % (12 суток в году).

Все равно было и парокhodству — ведь оно за счет сокращения расхода шпунта построило бы причал для завода. Не все равно было только одному порту: рушились все наши надежды на смягчение острейших проблем приема и складирования груза.

Я обратился к начальнику парокhodства с вопросом: «Что делать?» Парокhodство не видело решения данного вопроса. Оставалось одно — ехать в Москву. Парокhodство не могло командировать меня туда из-за отсутствия вызова, а добиваться его было бесполезно, в чем я убедился позже. Ясно было одно — нужно действовать.

По приезде в Москву (без командировочного предписания) я обратился в Главпорт ММФ. Получил ответ: министерство в этом деле не участвовало, а, следовательно, и не может принимать никаких решений. В Союзморминпроекте (он проектировал причал по заданию «Промзернопроекта») мне ответили, что здесь ни от кого не получали задания на разработку технологической части.

Не получив никакой поддержки в ММФ, я обратился в Министерство хлебопродуктов РСФСР. Его позиция не была обнадеживающей: министерство пошло навстречу авторам рацпредложений, дало согласие на переработку проекта, а дальнейшие изменения приведут к срыву сроков строительства.

Единственным козырным тузом у меня было трехпроцентное использование дорогостоящего сооружения. Я произвел убедительные расчеты, показавшие, что даст государству замена технологического процесса на уже построенном причале. С этими расчетами обратился в «Промзернопроект». Главный инженер проекта согласился с моими доводами, но решения самостоятельно не принял. Было решено созвать расширенное совещание с участием всех заинтересованных сторон. ММФ направило на него главного технолога Главпорта, которому было поручено выслушать позиции всех участников, но идей никаких не выдвигать.

Докладчиком на этом совещании пришлось быть мне, и начал я снова с «козырного туза», предложив крановый вариант выгрузки зерна. Однако против кранового варианта высказалось Министерство хлебопродуктов, опасаясь, что зерно может повреждаться челюстями грейферов, что создаст опасность его порчи при длительном хранении.

«Промзернопроект» предложил транспортировать зерно по подземным галереям. В конечном итоге совещание приняло это предложение. В общей сложности зерновой причал обошелся порту в 21 день самовольной отлучки начальника порта. Шанса без переноса сроков строительства мелькомбината решить задачу в интересах порта практически не было. Но я сильно верил в правоту задуманного дела, и эта вера способствовала желаемому его исходу.

Решение проблемы доставки на Камчатку цемента. В период 1962—1969 гг. цемент через порт шел в объеме до 220 тыс. т ежегодно. Его основное количество поступало из Спасска, в меньших объемах (около 50 тыс. т) — из Кореи и около 30 тыс. т высоких марок приходило из Новороссийска.

Если цемент из Кореи в семислойной бумажной таре шел с одной погрузкой в порту отправления, а новороссийский, хотя и с многими перевалками, но был

тарифован в джутовую тару, то спасский цемент прибывал в самом неприглядном виде. Его трехслойная бумажная упаковка не выдерживала нескольких перевалок в промежуточных портах, к тому же прочность ее нарушалась в условиях завода, так как в мешки цемент засыпался в горячем виде.

Старожилы порта не забудут те времена, когда приходил цемент Спасского завода. В трюмах был не штучный груз, а сплошное месиво из цемента и остатков тары. Не было и речи о том, чтобы выдать такой цемент получателю по коносаментам партиям. Его насыпью ковшами выгружали в склад и при выдаче заново тарировали. Многие получатели отказывались получать цемент в таком виде. К маю месяцу пик подхода цемента спадал, в последующие месяцы наступал цементный голод, и клиенты получали его без претензий, тарируя в порту своей рабочей силой.

Портовые рабочие с большой неохотой шли на выгрузку цемента. Существовал порядок, при котором бригады направлялись на цемент с интервалом в один-два дня. Порт проектировал разные подходы с целью стимулировать выгрузку цемента. В частности, широкое распространение получила аккордная система, которая в то время считалась крамольной и по сути дела запрещалась.

В зиму 1966 г. при стечении неблагоприятных обстоятельств (пачкообразный подход судов, неблагоприятные метеоусловия) порт вынужден был искать решение этой проблемы в ее истоке — на зарождении грузопотока. В Спасск командировали главного инженера с заданием изучить все возможные варианты, которые способствовали бы налаживанию более эффективной транспортировки. И ключ для решения проблемы оказался в Спасске. Оказалось, что цемент здесь производится из привозного клинкера (полуфабриката). Но ведь клинкер можно поставить прямо в Петропавловск и построить здесь установки для его помола! Клинкер транспортируется навалом, выгружается грейферами, хранится на открытой территории. Предложение порта было реализовано. Построили помольные установки, где цемент производился практически без потерь и направлялся на строительные объекты.

Только экономия по прямым затратам для порта составила по трудовым ресурсам 125 чел. и фонду зарплаты около 400 тыс. руб. Такая же экономия наблюдалась и в порту перевалки (во Владивостоке). За счет роста интенсивности грузовых работ высвобождались два транспортных судна эксплуатационной стоимостью 7 млн руб. в год.

Конфликт между портом и Камчатрыбпромом из-за мыса Сигнального. Этот конфликт имел давнюю историю. С 1964 по 1968 гг. он вступил в стадию окончательного вызревания. В него втянулись, кроме порта и Камчатрыбпрома, пароходство, ММФ, городские и областные партийные и советские органы, пресса. Суть конфликта заключалась в том, что Камчатрыбпром, мотивируя территориальным тяготением мыса Сигнального к рыбному порту и дефицитом производственных мощностей у последнего, поставил вопрос о передаче мыса рыбному порту.

Позиция Камчатрыбпрома. Рыбная промышленность для области была приоритетной (Камчатка давала стране 12 % всей добычи рыбы). С ростом добычи рыбы возрастало и количество добывающего флота. Возможности рыбного порта были ограничены — он нуждался в расширении территории и акватории. К этому

времени пароходство довольно активно стало осваивать бухту Бабия: были построены причал и цеха судоремонтного завода, строились другие объекты, склады. Камчатрыбпром предлагал перебазировать с м. Сигнального к этим объектам ММФ и переработку навалочных грузов. При этом считалось возможным реализовать указанные замыслы в течение двух-трех лет хозяйственным способом без проекта и смет. Предлагалось даже доленое участие в виде финансирования без лимитов строительно-монтажных, подрядных и проектных работ. В 1968 г. Камчатрыбпром и горисполком установили, что у порта отсутствует решение горисполкома об отводе земельного участка на м. Сигнальном. Следовательно, построенные на нем объекты являются как бы незаконными.

Позиция порта. Объекты на м. Сигнальном строились в соответствии с полным набором необходимой документации, вплоть до рабочих чертежей. Без отвода земельного участка не было бы и проектной документации, не были бы построены и объекты. Поэтому доводы Камчатрыбпрома о самовольной застройке м. Сигнального не могли быть отнесены к числу серьезных.

Порт не мог не согласиться с доводами Камчатрыбпрома по ряду серьезных обстоятельств. Мыс Сигнальный входил как составной элемент в технологию обработки и обслуживания транспортного флота. Кроме выгрузки и погрузки, отсюда велось обслуживание судов: швартовые и лоцманские операции, снабжение бункером и водой, которые производил портовый флот. Выполнение этих операций из б. Бабия отрицательно сказалось бы на интенсивности обработки транспортного флота.

Таким образом, в б. Бабия, кроме переработки навалочных грузов, необходимо было перебазировать и другие операции технологического процесса. А как быть с объектами инфраструктуры: водоснабжением, связью, бытовым обеспечением и другими? Совершенно очевидно, что без предварительных изыскательских работ, разработки технико-экономического обоснования и вариантов проработок принять решение о перебазировании объектов с м. Сигнального в б. Бабия было нельзя.

Позиция пароходства. Судя по тому, как пароходство реагировало на развивавшийся конфликт, можно назвать его позицию неопределенной. На первых этапах этот конфликт начал развиваться в полемике между пароходством и Камчатрыбпромом, а на последних этапах выплеснулся в зону порта. Как развивались события, я регулярно информировал начальника пароходства. В самой завершающей стадии, когда м. Сигнальный был полностью занят Камчатрыбпромом, я обратился к начальнику пароходства с вопросом: «Павел Дмитриевич, что же мне делать?» — и получил ответ: «Ты начальник порта, ты и решай!»

Позиция городских и областных директивных органов. На всех стадиях конфликта эти органы были на стороне Камчатрыбпрома, всячески его раздувая. Не кто иной, как инструктор горкома партии Иньков обнаружил, что у порта нет решения горисполкома об отводе земельного участка под застройку на м. Сигнальном, и таким образом порт «самовольно» произвел на нем строительство объектов. На завершающей стадии конфликта я постоянно обращался во все инстанции от городских до областных, вплоть до первого секретаря обкома с просьбой оказать содействие в прекращении самовольного захвата м. Сигнального Камчатрыбпромом. Никакой реакции — ни положительной, ни отрицательной — на мои обращения не последовало.

Позиция министерства. Из неофициальных источников мне известно, что первый секретарь обкома М. А. Орлов, будучи в Москве, обратился к министру морского флота В. Г. Бакаеву с просьбой о передаче м. Сигнального Камчатрыбпрому. Просьба обкома вызвала у министра недоумение, так как из обкома в министерство неоднократно поступали жалобы о том, что порт не справляется с приемом грузов, поступающих в областные организации, а с передачей м. Сигнального ситуация могла лишь ухудшиться. Министр категорически отверг просьбу обкома.

Если судить по развивавшимся дальше событиям, то неофициальные источники о посещении Орловым министра Бакаева близки к достоверности. А события развивались так. В начале октября при посещении мыса я обратил внимание на то, что у причала портового флота были ошвартованы два СРТ. Я спросил у начальника портофлота, почему и как оказались у причала эти суда. Не получив убедительного ответа, я задал этот же вопрос капитану порта Гусеву с записью в протоколе диспетчерского совещания — предложить судам Камчатрыбпрома освободить причал.

На следующий день у причалов и на акватории оказалось уже четыре, через день шесть, и к 16 октября больше двадцати судов. Этот процесс занятия акватории и причалов происходил ночью. Диспетчеры рыбного порта прослушивали селекторную и радиосвязь диспетчеров морского порта, и как только от причалов м. Сигнального отходили суда портового флота на выполнение заказ-нарядов, на их место немедленно становились суда Камчатрыбпрома, заранее подготовленные к этому.

Тучи сгущались. Я делаю последнюю попытку — еду к начальнику Камчатрыбпрома В. Н. Каленову с просьбой принять меня. Каленов меня не принимает, ссылаясь на занятость. Еду к начальнику парохозяйства — безрезультатно. Из обкома партии, в который я обратился, ответа не последовало. Круг замыкался.

Положение осложнялось и получало угрожающий характер еще и тем, что с завершением экспедиционного завоза грузов в Корякском национальном округе возвращались более 30 единиц катеров, плашкоутов и барж, которых принять практически было негде.

В ночь с 19 на 20 октября произошло непредвиденное. Около часа ночи диспетчер порта по радию дал команду буксиру «В. Кириллов» выйти на швартовку прибывшего «Советского Союза». Прослушав эту команду, диспетчеры рыбного порта направили на штатное место «В. Кириллова» танкер «Палана». Несколько задержавшись с выходом, «В. Кириллов» встретил на курсе «Палану» и застопорил ход. С борта «Паланы» раздались оскорбительные выкрики. Не исключено, что такие же выкрики последовали в ответ.

Около половины второго в моей квартире раздался телефонный звонок: оператор Михайлова сообщила, что на м. Сигнальном идет драка между экипажами судов порта и Камчатрыбпрома. Попросив срочно прислать дежурную машину, я через 10—15 минут оказался на месте происшествия. Перед глазами была картина, достойная кисти Айвазовского: «В. Кириллов» и танкер «Палана», сцепившись на abordаж, ослепляя друг друга огнями, обильно поливали из всех средств пожаротушения. В свете огней сверкали летящие бутылки, были пущены в ход все подручные средства. За бортом «Паланы» слышались крики о помощи.

Выватив у диспетчера портофлота мегафон и узнав от него, что на вахте «В. Кириллова» находится капитан Нарижный, я потребовал от него отойти от борта «Паланы». С борта «Паланы» слышались угрозы в мой адрес. Танкер, подобрав оказавшихся за бортом (по неофициальным данным, один из членов его экипажа получил перелом руки), направился в рыбный порт. С места событий я поехал в радиобюро пароходства (это было около двух часов ночи) и открытым текстом доложил министру о случившемся (к этому времени я еще не знал о его встрече с Орловым). Тут же моя радиограмма была передана в ММФ.

Утром мне вручили телефонограмму о явке к десяти часам на внеочередное заседание парткома (я был его членом). Заседание открыл секретарь парткома Шалимов. Обсуждаться должен был один вопрос — «О беспрецедентном случае, произошедшем в порту в ночь с 19 на 20 октября». Вопрос никто не готовил, произошла заминка, вошел начальник первого отдела Снесарь с радиограммой министра на имя Орлова. Министр, ссылаясь на мою информацию о самовольном занятии Камчатрыбпромом м. Сигнального, настаивал на его освобождении. Начальник пароходства в резкой форме спросил меня: «Ты зачем обратился к министру?» С этими словами он оставил партком и отправился в обком партии. К 14 часам на Сигнальном появилось руководство Камчатрыбпрома, пароходства, обкома партии. К 17 часам все суда Камчатрыбпрома были выведены с акватории Сигнального.

Прерванный до выяснения дополнительных обстоятельств утренний партком заседания «по беспрецедентному случаю» не возобновлял.

Конфликт можно было бы считать исчерпанным. Все действующие лица остались при своих интересах, на своих позициях и при своих мнениях. Мнения у всех, кроме порта, сводились к одному: конфликта могло бы не быть, если бы порт проявил мудрость, взвешенность суждений и действий, покладистость. Ведь могло же пароходство создать в б. Бабия свои предприятия. Почему же порт не последовал примеру пароходства и не убрал туда грузовой район, что позволило бы рыбной промышленности приобрести дополнительный производственный потенциал? Выходит, начальник порта не мыслит широкими категориями, не понимает нужд области, ведет себя как удельный князь...

Мне кажется, еще до сих пор этот конфликт не получил объективной оценки... Ведь у меня был непосредственный начальник — начальник пароходства. Я просил его: дайте приказ, распоряжение, директиву об уходе с м. Сигнального. Об этом я просил обком (Д. И. Качина). Я бы выполнил команду моего начальника, но при этом написал бы рапорт о своем уходе, ибо я был глубоко убежден, что район навалочных грузов в б. Бабия — это авантюра, не имеющая границ во времени...

О переходе в начале 1963 г. на трехсменный режим работы и обработку флота без простоев. 1962 г. завершился неудовлетворительными результатами по обработке флота. В среднегодовом исчислении под обработкой и в ожидании находилось двенадцать судов, из которых обрабатывалось пять. Бюджет четырех судов составляло контрсталийное время — то есть эти суда числились на ответственности порта и за них пароходство платило штрафы.

Примерно такой же порядок цифр был и в предшествующие годы (1958—1961 гг.). Петропавловский порт считался кузницей простоев флота. Естественно, любая ситуация, подобная этой, требовала по возможности глубокого анализа.

Все акты стояночного времени (а их было более тысячи) были разделены на три группы: малые суда грузоподъемностью до 1 000 т; средние суда до 5 000 т; большие суда свыше 5 000 т (значительный удельный вес составляли пароходы типа «Либерти»).

И оказалось, что почти все малые суда обработаны с простоем — на них было затрачено времени в два-три и более раза выше нормативного. Средние суда обрабатывались в пределах нормативного времени, а большие — с экономией стояночного времени. В чем же дело? Был рассмотрен типичный таймшит обработки малого судна «Тисса». При грузоподъемности 1 000 т они возили в среднем 300 т. На обработку этого количества груза требовалось 18 часов. Судно приходит в порт и вручает нотис о готовности к обработке в 12.00. Если обрабатываемые в порту суда находятся на контрсталии, то сталяя пришедшей «Тиссы» начинается с 12.00.

Но практически не было случая брать под обработку судно с момента прихода. В лучшем случае его начинали обрабатывать с 17.00 двумя бригадами, которые за смену выгружали 200—250 т. С 00.00 обработка судов в порту не производилась. А в 6.00 заканчивалась сталяя судна, и все время после 6.00 считалось простойным. С 8.00 на судно ставится в лучшем случае три бригады, которые за смену выгружают 300—350 т. С 17.00 ставится, как правило, одна бригада (лимитирующий трюм) и выгружает 100 т. С 00.00 до 8.00 работы в порту не производятся. С 8.00 до 17.00 едва успевают выгрузить 100—200 т (в основном лимитирующего трюма).

Таким образом, вместо 18 по норме на обработку «Тиссы» затрачивается 34 часа сверхнормативного, а полная сталяя (валовая) составляет 52 часа. Рассмотренный пример — это типичный усредненный случай (по отдельным судам сверхнормативное время достигало 72 часов). В числе 34 часов сверхнормативного времени 21 составляло время ночных смен, в которое порт флот не обрабатывал.

После этого был произведен анализ использования бригад портовых рабочих. При численности бригад до 35, их выход составлял: в дневную смену — 15, в вечернюю — 10, и в ночную — одна. В смену с 00.00 велась подготовка: создавался фронт работ для бригад, работающих с 8.00, готовились складские площади и др. Дальнейший анализ показал, что 2—3 бригады в дневное время и 1—2 бригады в вечернюю смену не заняты на обработке судов, а используются на хозяйствах.

Оплата труда производилась по сдельно-премиальной системе, но премиальных выплат в 1962 г. не было. Не было их и в предыдущие (1958—1961) годы. Все дело в том, что премии выплачивались за положительное сальдо в обработке флота. Поэтому портовые рабочие по причине сверхнормативных простоев судов премиальных доплат не имели. Их средний заработок в 1962 г. составлял 140 рублей в месяц.

Был сделан запрос в другие порты бассейна (Корсаков, Холмск, Ванино, Владивосток). Оказалось, что средняя зарплата в указанных портах составляет 220—250 рублей в месяц, в том числе премиальные доплаты по 50—70 рублей.

Картина теперь полностью прояснилась: чтобы поднять заинтересованность рабочих, нужно поднять зарплату через премиальные доплаты, а для этого требовалось обеспечить обработку судов без простоев, а этого, в свою очередь, можно

было достичь за счет выхода в ночные смены 4—5 бригад. Но это сделать оказалось совсем не просто. Ночные смены являлись непрестижными, и усиления ночных смен можно было достичь только через материальный стимул. Кроме этого, тянулась целая цепь инфраструктурного обеспечения: перестройка работы складского персонала, автобазы, механизации, бытового обеспечения. Оперативный персонал тоже не воспринимал всерьез объективную необходимость преобразований.

В середине февраля было решено провести встречу начальника порта с бригадами портовых рабочих по столь актуальному вопросу. Мое сообщение о возможности поднять месячную зарплату со 140 до 220—250 рублей было встречено с недоверием и подозрением. Пришлось давать гарантии и клятвенное обещание.

С 1 марта порт заработал в новом режиме — круглосуточно. С 24.00 выходили пять бригад, которыми обрабатывались преимущественно лимитирующие трюмы. Особое внимание было обращено на обработку судов типа «Тисса», учитывая их особую чувствительность к просчетам со стороны оперативного состава. Перестроена была и работа всех сопутствующих звеньев процесса обработки флота. Обратили внимание и на бытовую сторону вопроса: выделили специальные дежурные автобусы, обслуживавшие ночные смены, столовая готовила для них питание.

Результат превзошел ожидания. Начиная с марта 1963 г. порт имел только положительное сальдо в бюджете стояночного времени флота. Дальневосточное и Камчатское пароходства не ожидали, что Петропавловский порт вдруг сделал прорыв, перестал быть кузницей простоев. Бригадиры портовых рабочих прониклись уважением к руководству: начальник слово сдержал, грузчики ежемесячно стали получать премиальные доплаты в размере 50—60 рублей. Соответственно возросла и их зарплата.

Но не все дело было сделано, трудности были еще впереди. Дело в том, что с 1958 по 1962 гг. в фонде зарплаты порта отсутствовали премиальные доплаты: их не было, а потому их не было и в базе. А планирование проводилось от достигнутого уровня. Среднеквартальная же выплата премий составляла 60—70 тыс. рублей. С первого же месяца выплаты премий начались неприятности с банком. По итогам полугодия перерасход достиг 100 тыс. рублей.

Никого нельзя было убедить в том, что освобождавшийся бюджет стояночного времени с транспортных судов с десятью миллионами рублей оборота в год, в том числе зарплатой экипажей, в два-три раза превышал общий фонд премиальных о порту. Пришлось доказывать, давать объяснения. Лишь в начале ноября, накануне ноябрьских праздников, Министерство выделило порту необходимый фонд зарплаты с одним условием: привлечь к ответственности начальника порта и копию приказа отправить в планово-экономическое управление министерства. Мне (по моей просьбе) был объявлен строгий выговор в обмен на дополнительный фонд зарплаты.

О превращениях багажного отделения с гостиницей и их последствиях.

Бег времени стремителен. Сейчас, пожалуй, все уже забыли о том, что рядом с морским вокзалом когда-то стояло двухэтажное здание багажного отделения с гостиницей. Наверное, никто и не подумает о том, что и само здание морского вокзала стоит не на месте: красоваться бы ему на верхней террасе ул. Красноармейской, соединенной с причалом виадуком. Истории было угодно, чтобы

морвокзал стоял именно там, где он есть, чтобы рядом с вокзалом находилось багажное отделение с гостиницей.

В ту пору авиаперевозки пассажиров были в далекой перспективе, весь поток людей на Камчатку и с Камчатки с большой степенью неравномерности перевозился морским транспортом. Но к концу строительства морского вокзала оказалось, что пассажиров практически нет. Пустуют громадные двухсветные залы, пустует привокзальная площадь, лишь в незначительной степени используется причал (в основном для отстоя флота).

Все же постепенно один за другим сдавали в аренду залы ожидания пассажиров, на привокзальной площади порт стал складировать в три-четыре ряда контейнеры. Про багажное отделение с гостиницей вначале забыли, обратили на них внимание позже. Из-за отсутствия багажа по причине отсутствия пассажиров багажное отделение, занимавшее весь первый этаж, пустовало. При полном штате гостиницы ночевали (не проживали) в ней лишь загулявшие в ресторане морского вокзала офицеры-подводники, не попавшие на последний рейс пассажирского катера, ушедшего в Рыбачий. Можно было и это здание сдать в аренду, получив за это соответствующую плату. Но возникла другая идея: получить дополнительный доход (не прямой, а косвенный): решили разместить в здании багажного отделения и гостиницы управление порта.

Это решение возникло не от хорошей жизни. Здание управления, построенное по генплану, не было только зданием порта. Из-за ограниченных площадей основные отделы порта размещались за его пределами. При отсутствии в то время селекторной связи организовывать и контролировать работу отделов было непросто.

Безусловно, и пароходству тяжело было разместить свои отделы и службы вместе с управлением порта. Поэтому порт смирился с силовым нажимом с его стороны, положившись на фактор времени. И он сработал. Взвесив «за» и «против» и все возможные последствия, порт приступил к реализации замысла, которому можно было бы дать кодовый шифр «Х», так как он осуществлялся скрытно. В течение двух месяцев были переоборудованы все помещения, смонтирована селекторная и телефонная связь.

В один из весенних дней управление порта перешло в багажное отделение: впервые в истории порта они целиком разместились под одной крышей. Пароходству оставили все помещения, ранее занимаемые им в здании управления порта. Несмотря на это, в пароходстве бытовало мнение, что порт его «надул»... А «надувательство» состояло в том, что управление порта разместились лучше, чем управление пароходства. Бесспорно, что размещение управления порта под одной крышей положительно сказалось на многих сторонах деятельности предприятия.

Но время торопило события, готовило новые сюрпризы и ситуации. Через год после описанных событий в порт обратился заместитель председателя Камчатского облисполкома Валенкевич с просьбой согласовать размещение холодильника № 2 на территории, примыкающей к мелькомбинату и к зерновому причалу — контейнерному терминалу. Соседство с холодильником порт не устраивало: во-первых, он сам мечтал об этой территории и строительстве следующего после зернового причала. А во-вторых, имелось опасение, что порт будет втянут в обработку рефрижераторов со скоропортящимися грузами, а это дело хлопотливое.

И тут возникла идея — еще раз бросить на кон карту багажного отделения, впрочем, теперь уже управления порта. Облисполком было рекомендовано построить холодильник № 2 на месте багажного отделения, а багажное отделение снести. Валенкевича этот вариант соблазнил по ряду соображений. Во-первых, строительство нового холодильника рядом с существующим снимало многие вопросы инженерного обеспечения, коммуникаций, эксплуатации. Во-вторых, не нужно строить причал: вместе с багажным отделением порт дарил причал, который использовался лишь на 50 %, так как к нему швартовались преимущественно кормой пассажирские пароходы. Швартовку пароходов можно было сдвинуть к пассажирскому причалу.

Порт этот вариант также устраивал ввиду того, что открывалась перспектива дальнейшего прироста производственных мощностей (создания территории, увеличения протяженности причального фронта), не грозили хлопоты с обработкой рефрижераторов со скоропортящимися грузами, а потеря причала у багажного отделения не сказывалась на пропускной способности.

Оставалось одно необходимое условие в реализации замысла: куда девать управление порта? Как раз в это время в стадии завершения находилось здание Дома Советов, куда должен был переместиться облисполком. Вопрос о дальнейшем использовании здания облисполкома еще не обсуждался, и порт первым сделал заявку на передачу ему этого здания в обмен на багажное отделение с причалом.

Желание облисполкома построить холодильник № 2 рядом с холодильником № 1 было настолько велико, что после непродолжительных раздумий он представил на согласование соответствующие документы, после чего сразу же начались изыскательские и проектные работы под строительство холодильника № 2. Судьба уготовила багажному отделению третье испытание, на этот раз последнее: здание было снесено.

Пароходство приняло упредительные меры, чтобы порт его «не надул». Пользуясь большим авторитетом и влиянием, чем порт, оно заняло здание облисполкома. Порт же устраивало и то, что он вернулся в здание, некогда построенное как его управление.

В пароходстве вольно толковали эти события, считая, что идея строительства холодильника № 2 по соседству с холодильником № 1 исходит от него. Очень жаль, что этим вопросом, ушедшим в прошлое, занимался ограниченный круг лиц, многие из которых уже ушли из жизни, а ныне живущие не занимались им так глубоко, как порт, и поэтому деталей не знают.

Вывоз прибывших грузов — ограничивающий элемент пропускной способности порта. В условиях Петропавловска 1962—1969 гг. фактором, сдерживающим пропускную способность порта, являлись не наличие глубоководных причалов, не их оснащенность механизацией, не уровень организации перегрузочного процесса, а вывоз грузов получателями. Идеальный случай транспортного процесса достигается тогда, когда он протекает от двери отправителя до двери получателя грузов. В таком случае технологический процесс по всем его звеньям прослеживается, контролируется и, при необходимости, изменяется.

По сложившейся традиции, Петропавловский порт стал дверью грузополучателя, на нем транспортный процесс обрывался. Грузополучатели являлись в порт за грузом как в свой собственный склад, с претензиями к руководству порта как

к руководству склада. Если учесть, что их было более двухсот, а также то, что эти двести клиентов являлись за грузом только в дневное время и требовали выдать не всю партию, а только ее часть, а оставшееся продолжало храниться неопределенное время и впоследствии заваливалось партиями с других судов, то станет вполне ясно, что пропускная способность звена порт — получатель имела все основания быть отнесенной к инфарктной.

К началу 1962 г. обновилось руководство облисполкома. Его председателем стал бывший первый секретарь Владивостокского горкома партии. С первых же дней по многочисленным жалобам и претензиям областной клиентуры порта он ознакомился с системой вывоза грузов из порта и признал ее никуда не годной. Портупредложили по опыту Владивостокской железнодорожной станции грузы своими силами и средствами доставлять непосредственно на базы получателей.

Согласиться на такой шаг без глубокой и тщательной проработки данного вопроса и всех связанных с ним последствий было нельзя. В начале марта 1963 г. делегация порта выехала во Владивосток для изучения опыта железнодорожной станции (Владивостокский порт таких хлопот, как вывоз грузов, не имел). Она установила, что:

- железнодорожная станция занимается доставкой на базы получателей не всех грузов, а только контейнеров и массовых (в основном угля);

- доставка даже этих грузов была связана со многими трудностями и проблемами (выделение автотранспорта, слабая техническая оснащенность баз и др.);

- руководство Министерства путей сообщения строго наказывало руководство станции за действия, противоречащие уставу железных дорог.

По возвращении из Владивостока нам удалось убедить облисполком в том, что порт в 1962 г. произведет экспериментальную доставку контейнеров получателям, а что касается остальных грузов, то этот вопрос подлежит дальнейшему изучению.

Группа по вывозу контейнеров была создана в марте 1963 г. Совместно с автотрестом она планировала и с участием получателей вывозила контейнеры на их базы. Но по истечении срока эксперимента в марте 1964 г. группа перестала действовать. Дело заключалось в том, что получатели не были готовы к тому режиму, ради которого создавалась группа, из-за недостатка площадей и технических средств, неготовности к круглосуточной работе и другого. В процессе проведения эксперимента у порта родилась идея: где-то на подступах к получателям создать буферную базу, на которую возить контейнеры прямо от борта судна, а затем уже с этой базы доставлять их получателям. Горисполком даже место выделил — выработанный карьер в районе пятого километра. Это неосуществленная идея показывает усилия порта в поисках решения сложной проблемы.

По инициативе порта в марте 1963 г. был создан постоянно действующий штаб по вывозу грузов. Возглавлял штаб начальник порта, в него входили представители горкома КПСС, горисполкома, автотреста, клиентуры. Штаб действовал в течение трех лет. Результаты его работы, особенно на первом этапе, были положительными: вовлекался в транспортный процесс автотрест, повышалась ответственность участников процесса, создавались возможности лучшей организации работы и контроля. В дальнейшем представители горкома и горисполкома под

предлогом того, что это не является функцией партийных и советских органов, прекратили участие в штабе и этим предопределили его судьбу.

В 1965 г., просматривая статистический сборник ММФ и те формы отчетов, которые касались работы портов, я обратил внимание на то, что порт Нагаево имеет почти одинаковые производственные показатели с Петропавловским портом. Объем и структура генеральных грузов, перерабатываемых ими, были практически одинаковы, оба порта не имели стыка с железными дорогами, то есть грузы из них вывозились автотранспортом, а по условиям навигации Нагаевский порт был даже в худших условиях: в течение зимних месяцев требовал ледовой проводки судов.

Но меня поразили другие цифры отчетности: грузовых причалов в Нагаевском порту 4, а в Петропавловском — 11, порталых кранов соответственно 14 и 32, крытой складской площади у них в два раза, а открытой — в три раза меньше, чем у нас. При этом интенсивность обработки флота в Нагаево в два с половиной, а производительность труда — в полтора раза выше.

Желание выяснить — за счет чего и почему? — послужило поводом для моей поездки в порт Нагаево в феврале 1965 г. Поздно ночью я был в порту. У всех причалов стояли по судну — четыре парохода типа «Либерти». В ожидании обработки — три судна. На каждом обрабатываемом судне работало по одной бригаде, численностью по 30 человек (в Петропавловске бригады имели численность по 12 человек). Бригады оперативно регулировали численность работавших в трюмах: в тех трюмах, где шел более трудоемкий груз, количество грузчиков увеличивалось за счет трюмов с менее трудоемкими грузами. У борта каждого судна стояло по одной машине, следующая машина подходила к моменту окончанию погрузки предыдущей...

На расстоянии семи километров от порта располагались склады, специализированные по виду грузов: продовольственные, промтоварные, стройматериалов, овощехранилища. За портом была закреплена колонна специально оборудованных машин (около ста). Вывозом порт занимался совместно с автотранспортом и получателями. Этот анализ привожу с одной целью: проиллюстрировать, что вывоз грузов — ограничивающее звено пропускной способности.

Некоторые вопросы организации труда и управления. Выше я затронул вопрос о том, что нагаевские портовики обрабатывают одной бригадой все судно, а не отдельный трюм. Преимущества такой организации труда очевидны: возможность маневра трудовыми ресурсами властью бригадира, а не властью стивидора или диспетчера. Подобная организация труда у нас, кстати, давно практиковалась на мысу Сигнальном при выгрузке судов с углем. Там бригады Стародубцев и Лукас брали целый пароход, разбивали бригаду на звенья и каждому звену устанавливали время на работу. С прибытием же судна выгрузка его начиналась без участия рабочих силами одних крановщиков.

Но на эту хорошую организацию труда никто не обращал внимания. Не принималось во внимание и то, что во втором районе всегда суда обрабатывались с экономией сталинного времени, но эта экономия тонула в бездонной бочке отрицательно-го сальдо обработки флота по порту в целом. И как бы из-за «солидарности» рабочие второго района, как и первого, не получали премиальных доплат. То, что нагаевские портовики работали по методу Стародубцева и Лукаса, был факт, хотя

они к этому пришли своим путем. Естественным было желание перейти на этот метод обработки судов в нашем порту. Но оказалось, что полностью скопировать его не удастся. И все из-за того же вывоза грузов: отпадала работа прямым вариантом, ограничивали складские площади, многопартионная загрузка (на отдельных судах приходили грузы по 600 и более коносаментам).

И все же нужно было рисковать, пробовать. Были созданы три укрупненных бригады по 35 человек каждая. Как для экспериментальных, создавались и учитывались специфические требования и условия для этих бригад. Но революции эти бригады не сделали. Революция грянула сверху. В соответствии с приказом министерства, все порты должны были перейти на новую форму организации труда — обработку судов укрупненными комплексными бригадами (УКБ).

Суть этой реформы заключалась в следующем: отказаться от действовавшей многие годы практики обработки каждого трюма малыми бригадами численностью в 12 человек и вести обработку всего судна единой бригадой численностью до 35 человек, включить в состав УКБ крановщиков, которые ранее закреплялись за каждым краном и числились за механизацией района. Кроме этого, требовалось ввести классность портовых рабочих, в зависимости от их опыта и знаний. Например, портовый рабочий 1-го класса должен уметь управлять всеми видами кранов, имеющимися в порту, 2-го класса — несколькими кранами, 3-го класса — одним краном, 4-го класса — судовыми средствами. Тарифные ставки оплаты труда устанавливались в зависимости от классности, и применялась новая норма выработки для УКБ — так называемая комплексная норма выработки.

Реформа произвела революционный переворот в организации погрузочного процесса. Но у нее имелась и слабая сторона: не учитывались особенности и условия, свойственные Петропавловскому порту. Нагаевский порт еще пять лет до выхода приказа министра работал бригадами УКБ. Петропавловский порт за два года до этого приказа, ознакомившись с опытом нагаевцев, создал три экспериментальных УКБ. Этот эксперимент шел сложно, требовал создания особых, а проще — привилегированных условий.

Приказ министерства заставил нас более активно заниматься поисками нужных решений. В результате мы провели переподготовку и переаттестацию портовых рабочих, часть крановщиков включили в состав УКБ, а часть оставили при механизации как группу обслуживания кранов. Группа обслуживания была нужна, так как краны с введением УКБ обезличивались, и она была призвана обеспечить осмотр и техническое обслуживание техники...

Чтобы полностью использовать трудовые ресурсы УКБ, их бригадиры брали работы, которые не относились к судовым (хозяйственные и др.). Максимальное использование заложенных в отдельном производственном звене потенциальных возможностей роста производительности труда должно было стать исходным при определении численности работающих в этих бригадах. Поэтому в нашем порту производственная зона бригады ограничивалась одним судном, и лишь те трудовые ресурсы, которые высвобождались в пределах этой производственной зоны, направлялись на внесудовые работы.

Внедрение УКБ внесло коренные изменения в оплату и нормирование труда. Как отмечалось, в условиях нашего порта создавать такие бригады, которые полностью бы вписывались в единые нормы выработки, было нельзя. Поэтому

создавались местные нормы выработки, по которым производилась оплата труда. Наряду с местными действовали и единые нормы выработки.

Следует отметить одно обстоятельство. В те времена не практиковалась аккордная система оплаты труда. Считалось, что сдельно-премиальная система — венец разумности. Если же в конкретных условиях (довольно часто) приходилось прибегать к аккордной системе, то это считалось чуть ли не проступком, возникали трения между начальником порта и начальником отдела труда и заработной платы, бухгалтерией и пароходством. Хотя практически переплат не происходило, но зато выигрыш был бесспорный.

К примеру, на конкретном судне, на котором кончалась смена, к концу смены в одном или даже в нескольких трюмах оставался остаток груза на два-три часа работы. Чтобы заинтересовать бригаду остаться сверхурочно (а это тоже был криминал), порту было выгоднее гарантировать бригаде аккордную оплату за выгрузку оставшегося груза. В этом случае бригада, как правило, соглашалась, интенсивно работала до окончания трюма. Если бы этого стимула не было, то на выгрузку оставшегося груза пришлось бы ставить на несколько часов другую бригаду, которая бы без всякого желания работала неполную смену, затянула бы время обработки судна и вряд ли бы смогла за оставшееся время развернуть работы на другом судне.

Таким образом получался дисбаланс: введение УКБ способствовало развитию инициативы бригад, а единая норма выработки ограничивала эту инициативу жесткой системой нормирования. В те времена у меня часто возникала мысль: пронормировать весь прибывший на судне груз на предмет определения количества человеко-смен и суммы зарплаты. Ведь на втором районе бригады Стародубцев и Лукас точно знали, сколько требуется труда и сколько они получат зарплаты. Такая конкретика была бы поводом для размышления и анализа, а следовательно, к возникновению инициатив...

Москва, 1992 г.

Работать без травм и аварий

Бригада портовых рабочих Казимира Францевича Пестуна организована в 1958 году. С этого года тов. Пестун бессменно руководит бригадой.

В девятой пятилетке в порту значительно улучшены условия труда, повышена безопасность работ. На втором погрузучастке порта разработаны и внедряются комплексные планы по созданию безопасных условий труда. На участке своевременно выдается спецодежда, внедрены грейферы на самых трудоемких процессах перевалки лесных грузов. На выгрузке угля применяются внутри-трюмные механизмы.

Осуществление планов безопасных условий труда особенно заметно в третьем, решающем году пятилетки. Построены капитальные подкрановые пути на причалах и в тылу, закончено обновление механизмов (заменены порталные краны), введена в эксплуатацию электрическая подстанция, на участке постоянно работают два бульдозера, установлены новые весы, отремонтированы бытовые помещения, совершенствуется технология погрузо-разгрузочных работ: внедряются

роликовые скобы и роликовые гачки на перевалке леса. Все эти меры снизили в бригаде К. Ф. Пестуна несчастные случаи.

Бригада работает практически в постоянном составе. За последние три года не было травм. Основными положениями ликвидации условий травматизма в бригаде явилась высокая дисциплинированность, взаимный контроль, высокая требовательность бригадира, обязательное выполнение норм и правил техники безопасности всеми рабочими бригады. Бригада работает строго по технологическим картам.

Перед началом работы тов. Пестун внимательно знакомится с заданием, продумывает расстановку людей, совместно со сменным диспетчером или со сменным заместителем начальника склада инструктирует рабочих бригады. Расстановка механизмов производится с учетом безопасности работы и высокой производительности.

Бригада постоянно выполняет плановые задания и свои социалистические обязательства, в соревновании неоднократно занимала призовые места.

Бригада работает в счет апреля 1974 года. В своих обязательствах на 1974 год, приняв встречный план, коллектив бригады решил выполнить годовой план к 7 ноября, а пятилетку завершить за четыре с половиной года.

Н. Жихарев, начальник второго погрузучастка
Петропавловского морского порта

Экипаж, шагнувший в завтра

Есть в Петропавловском порту плавучий кран № 41. Замечательный и дружный на нем экипаж: Федор Порфирьевич Мельников, Леонид Григорьевич Горбарук, Федор Михайлович Фирсов и Яков Абрамович Дьяченко. Все они ударники коммунистического труда. Работают вместе давно. Кран, закрепленный за ними, используется на добыче песка и гравия в бухтах Южной и Завойко.

С первого года семилетки крановщики взяли обязательство перевыполнять производственные планы. Слово свое они держат крепко. Из года в год их показатели превышают запланированные.

Но не только трудовые качества отличают этих людей. Жажда знаний, постоянное совершенствование своего мастерства — черты каждого члена экипажа. Леонид Горбарук заочно учится на механическом факультете политехнического техникума. Федор Фирсов осваивает другие краны, научился работать на кране «Нордест». Яков Дьяченко готовится учиться на радиотехника. Он большой книголюб. Дома у него своя библиотека. Федор Мельников овладел второй специальностью — слесаря по ремонту механизмов.

План добычи песка и гравия в прошлом году крановщики выполнили на 365 процентов. Семилетний план экипаж выполнил уже давно. Вместо 355 000 тонн песка, запланированных добыть за семилетку, крановщики на сегодняшний день добыли 428 118 тонн. Сейчас экипаж занят ремонтом крана и полон стремления скорее пустить его в эксплуатацию.

П. Назаров, механик

Бригада Василия Кузина одной из первых в Петропавловском морском порту была удостоена высокого звания коммунистической. В дни, когда наш народ готовится достойно встретить день выборов в Верховный Совет СССР, бригада т. Кузина выступила запевалой высокопроизводительного труда.

Она включилась в соревнование за экономию электроэнергии, смазочных материалов, решила внести рационализаторское предложение выполнять нормы на обработке судов не менее, чем на 120 процентов. На соревнование по принятым пунктам вызвана бригада Виктора Попсуя. По-деловому взялась бригада т. Кузина за претворение в жизнь своих обязательств. Так, на выгрузке леса с лихтера «Яуза» она дала за смену 183 процента.

— Мы умеем держать слово, — говорит крановщик Николай Ткачук.

А уж ему верить можно. Имя т. Ткачука среди первых, кто возглавил в порту коммунистическое соревнование, кто добился победы.

П. Мельников

«Победитель конкурса-77»

В Петропавловском морском порту проведен очередной конкурс профессионального мастерства среди водителей автопогрузчиков. Участие в конкурсе приняли 16 водителей, но, как и в любом соревновании, победителями стали только трое.

Подведя итоги, строгое жюри назвало имена лучших: В. М. Коновалова, работающего в бригаде Г. И. Назарова, второй раз участвующего в подобных соревнованиях; М. И. Гузова, призера прошлогоднего конкурса; Б. А. Барышникова.

Все водители продемонстрировали хорошее знание правил технической эксплуатации, устройства автопогрузчика, техники безопасности. Практическая часть конкурса включала в себя нахождение и устранение неисправностей, работу по транспортировке различных грузов.

В рамках этого конкурса проводился еще один — среди молодых водителей. Здесь победителями стали братья — Владимир и Виктор Жерлыгины. Занявший первое место молодой коммунист Владимир Жерлыгин работает в отделе механизации порта уже пять лет, в конкурсе профессионального мастерства участвовал впервые, и сразу такой успех. А его младший брат Виктор — член комсомольско-молодежной бригады В. Заворохина. Третье место занял призер прошлогоднего конкурса молодых водителей Сергей Шуклин.

Определены имена победителей... И вскоре будут разъезжать автопогрузчики с яркой эмблемой, с надписью «Победитель конкурса профессионального мастерства 1977 года».

Е. Рыбаченко

Камчатский моряк, 1 ноября 1977 г.

**Показатели работы Петропавловского морского торгового порта
за 10-ю пятилетку (1976—1980 гг.)**

Год	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Грузопереработка, тыс. т	2 673,8	2 628,3	2 769,6	2 909,9	2 813,5	2 988,5
в т. ч. генеральных и леса	1 321,3	1 254,3	1 325,9	1 328,0	1 215,6	1 291,8
из них в контейнерах	317,5	328,7	326,9	381,2	42,4	483,8
Уровень механизации, %	83,7	88,0	89,4	89,0	93,3	92,6
Интенсивность, т/сутки	1 230,0	1 136,0	1 195,0	1 156,0	1 288,0	1 059,0
Местные перевозки, тыс. т	503,9	552,1	569,8	562,3	548,1	642,1
Пассажиров, тыс. чел.	519,0	536,8	528,5	575,6	576,7	653,5
Себестоимость 1 т, руб.	2,7	2,7	2,6	2,6	2,7	2,6
Прибыль, тыс. руб.	9 939,0	8 926,0	9 576,0	9 116,0	9 027,0	9 811,0
Численность, чел.	2 807	2 767	2 800	2 815	2 808	2 909

ГАКО, ф. 298, оп. 1, д. 543, л. 1.

Твой трудовой вклад

**(Из опыта работы бригады докеров-механизаторов Н. Жиленкова
Петропавловского морского торгового порта)**

Докеры-механизаторы Петропавловского морского торгового порта вносят свой вклад в общенародное дело дальнейшего повышения материального и культурного уровня жизни советского народа, добиваясь высокой производительности труда без травм и аварий.

В настоящее время морской торговый порт представляет собой высокомеханизированное предприятие. Значительные качественные изменения произошли в порту за годы 10-й пятилетки. Построен контейнерный терминал, порт оснастился тяжелым внутрипортовым транспортом и новым перегрузочным оборудованием.

За это же время качественно изменился флот. На смену устаревшим судам пришли новые современные суда типа «Росток», «Маршал Жуков», типа «Ро-ро» и контейнеровозы. Была проведена большая работа по развитию пакетных и контейнерных перевозок, почти полностью исключена перевозка цемента в мешках за счет внедрения перевозки клинкера.

Доля ручного труда с каждым годом при перевалке генеральных грузов уменьшалась. В 1979 году уровень комплексной механизации переработки генеральных грузов составил 93 процента против 73,3 процента в 1975 году.

Значительные изменения в технической оснащенности порта, технологии, структуры грузопереработки непосредственно связаны с качественным изменением организации труда бригад докеров-механизаторов.

В свете постановления ЦК КПСС об опыте работы комплексной укрупненной бригады портовых рабочих ильичевского порта А. Барановского в Петропавловском порту начали создаваться укрупненные комплексные бригады.

Одной из лучших комплексных бригад по праву считается бригада Н. Жиленкова, которая работает высокопроизводительно, без травм с 1972 года. Эта комплексная бригада была создана в 1969 году. Исчерпав все возможности работы на одну технологическую линию, коллектив стал изыскивать новые методы труда.

В 1973 году на базе однозвенной бригады Жиленкова была создана укрупненная комплексная бригада численностью в 26 человек. На первых этапах работы

укрупненная бригада испытывала большие трудности из-за недостаточной численности механизаторов. При изменении технологической схемы переработки грузов приходилось много времени тратить на поиски нужного механизатора в других бригадах. И вот с помощью администрации порта докеры сразу же взялись за разрешение этой проблемы.

При учебном комбинате порта с отрывом от производства докеры были обучены механизаторским специальностям, в результате чего изменился качественный состав бригады. Подавляющее количество докеров стало механизаторами.

Двумя и более специальностями в бригаде сейчас владеют 17 человек, профессии крановщика portalного крана без отрыва от производства освоили 8 человек, водителя автопогрузчика — 11 человек, крановщика судового крана — 12 человек. Основной костяк бригады — 13 докеров — работает в среднем 14 лет. Это опытные докеры-механизаторы, которые являются наставниками при практическом обучении докеров-учеников, такие, как Н. Снадин, А. Барабышкин, Л. Печурин.

Высокое знание дела подтверждается тем, что если будет даже незначительное отклонение от технологии застропки груза, крановщик не произведет подъем груза до устранения нарушения. Следует отметить крановщиков Н. Якшина, В. Сурначева, В. Демина. Такой состав бригады позволяет правильно организовать труд докеров, дает возможность маневрировать людьми и техникой в течение смены, а в итоге добиться высокопроизводительного труда без травм.

Бригада Жиленкова работает стабильно, ежегодно справляется с поставленными задачами по выполнению плана переработки грузов и своими социалистическими обязательствами. Коллектив досрочно, 30 марта 1980 года, справился с выполнением задания 10-й пятилетки.

Семнадцать лет в Петропавловск-Камчатском морском порту работает бригадир Н. Жиленков. Он приходит на работу заранее, до начала смены знакомится с заданием, изучает грузовой план судна, место складирования груза, совместно с инженером-организатором определяет, какие механизмы и грузозахватные приспособления должны быть использованы в работе. С приходом всех членов бригады быстро распределяются обязанности. При этом учитываются навыки, опыт работы на том или ином механизме. И после проведения осмотра на рабочем месте, ежедневного контроля инженером-организатором и общественным инспектором и получения инструктажа по технике безопасности коллектив приступает к работе. Общественными инспекторами по охране труда в бригаде хорошо работают А. Барабышкин и Г. Темников.

В процессе работы бригадир держит под постоянным контролем деятельность всех звеньевых. Его можно увидеть и в трюме, и на берегу. Хорошо и четко организованная работа бригады позволила неоднократно выходить победителями во внутривпортовом социалистическом соревновании. В 1978 году бригада была награждена Почетной грамотой ММФ, а еще в 1972 году бригадир Н. Жиленков был признан лучшим бригадиром ММФ. 90 процентов членов бригады являются ударниками коммунистического труда...

А. Мельниченко, помощник начальника Петропавловского морского порта по технике безопасности

Моряк Камчатки, 22 мая 1980 г.

Заслуженный ветеран порта, Герой Социалистического Труда Николай Ефимович Стародубцев — представитель послевоенного поколения портовых рабочих. Начал грузчиком, 25 лет был бригадиром докеров-механизаторов. Человек большой скромности... У него сегодня собственный юбилей: 30-летие работы в порту. Ему слово.

Сейчас наш порт во много раз вырос, приобрел благоустроенный вид. Ведь он оснащен высокопроизводительной техникой. Есть рабочие, в том числе и докеры, со средним и даже с высшим образованием. А тогда, 30 лет назад, да и много позже, профессия грузчика была непрестижной, сродни прибайтке: «Бери больше, кидай дальше, и все будет хорошо!»

А ведь уставали мы как! Просто валились от физической усталости. Спасибо бригадиру Чернову, а особенно начальнику второго района порта, куда я пришел в далеком 1953 году, ставшему потом секретарем парткома порта, — Николаю Кузьмичу Жихареву. Они могли и поддержать, и приободрить, и понять нас, молодых да неопытных.

Работали в основном на переработке угля — до 500 тысяч тонн в год. Был тогда один причал да три крана «Американ Хойст», а вот трюмной техники, как сейчас, не было и в помине. Приходили пароходы американской постройки типа «Либерти», привозили по 10 и более тысяч тонн угля в трюмах. Вот мы и «штивали» тот уголь вручную с тремя перештивками. Целую неделю простаивал пароход под такой выгрузкой. Добрый десяток лет — до начала 60-х годов — наш район занимал далеко не почетное первое место по простоям судов из-за нехватки сил, средств и техники. Знали об этом даже в Москве...

Были и другие производственно-бытовые трудности. Бригада из 15 человек проживала здесь же, на углебазе, в старом бараке. Столовых и душевых не было. «Да и зачем? — мы сами над собой подтрунивали. — Работа-то не пыльная».

В 1955 году стало в погрузрайоне уже три бригады. А куда же людей размещать? Снова проблемы. Годом позже заложили фундамент управления второго района. Каждая бригада обязалась отработать на строительстве здания по 30 часов сверхурочно. Ну, а с вводом здания в строй наконец-то получили и столовую, и раздевалки, и сушилки, и такелажки!

Появились и первые трудовые успехи. За двое суток, например, осуществили бункеровку углем ледокола «Адмирал Макаров», — и, пожалуйста, благодарность от министра морского флота!

31 декабря 1960 года пароход «Емельян Пугачев» должен был идти от нас в заграничное плавание. Дорого нам дались те предновогодние день и вечер. Работали с утра до ночи сетками, это почти вручную. Холодно, все-таки зима. В 10 часов вечера звонит диспетчеру района начальник порта А. Г. Мирзабейли:

— Ну, как там с выгрузкой парохода? Успевают к Новому году?

— Боюсь, к нулю часов не успеют закончить — устали все адски...

— Тогда вызывайте автобус и развезите людей по домам. Пусть встречают Новый год дома.

И снова звонит, теперь уже в 11.40 вечера:

— Отправили рабочих автобусом?

— Рад доложить, — отвечает диспетчер, — сделали сверхвозможное: полностью выгрузили и даже зачистили трюм...

— Спасибо за доблесть! Каждому от меня премия — так и передай бригадир Стародубцеву!

Эти успехи не случайны. Набирались опыта.

Хочется теперь отметить своих героев, с которыми работал многие, долгие годы. Это, прежде всего, первостроители порта, ныне пенсионеры П. И. Абрамовский, С. Н. Кононенко, Н. П. Балык, П. А. Огарев, П. З. Шподаренко и ныне работающий в порту А. А. Хачатарьян. В этом же списке ударники труда 60—70-х годов. Это бригадир К. Ф. Пестун, который и сам первый освоил новую, поступившую технику, и научил ее грамотно эксплуатировать других докеров. Это и первый его ученик и преемник Вадим Лесневский, член Камчатского обкома КПСС, награжденный орденом Трудовой Славы. Это всеми нами глубоко уважаемая крановщица района В. Н. Васильева. Это и складские работники И. Д. Кучина и В. Г. Кириллова, отдавшие порту десятки лет труда и энергии.

Сегодня нам есть хорошая, надежная смена. Это: С. Абрамовский, А. Кокотин, Е. Баскин, С. Мельник, В. Орехов и другие.

Руководит же нашим большим коллективом — первой на Камчатке хозрасчетной укрупненной комплексной бригадой докеров-механизаторов второго погрузочного порта (60 человек) — опытный бригадир, коммунист Е. П. Размятов.

Думаю, что эстафету ударного труда мы, ветераны, передаем в верные, крепкие молодые руки. И что эти руки не устанут крепить отличным трудом могущество Родины.

Н. Е. Стародубцев, Герой Социалистического Труда

Моряк Камчатки, 20 октября 1983 г.

Чувствую заботу

Я в порту с 1952 года, приехал сюда по оргнабору из Волынской области. Работа была очень тяжелая, мешки весили по 102 килограмма, даже пиломатериалы из трюма приходилось выгружать по досточке, жечь тоже на руках выносили. Первоначально раскаялся, хотел вновь уйти в финансовую систему, так как закончил кредитно-финансовый техникум, но друзья — Николай Французов, Александр Жалов, Яков Котельчук — отговаривали. Ведь наша бригада была как одна семья.

В 1954 году к нам поступили транспортеры. Для нас, докеров, это было большое событие, не так стали рисковать жизнью. Ведь до этого ходили по деревянному трапу, и все время в голове одна мысль: «Вдруг нога не туда попадет, так с мешком и полетишь вниз». В приобретении малой механизации и улучшении условий труда докеров большая заслуга начальника порта Алибалы Гуссейна Мирзабейли. Мы его звали на русский лад — Олег Гуссейнович.

В 1956 году я получил производственную травму — выгружали лес с теплохода «Аральск», оборвалось тупиковое устройство, и несколько бревен полетели вниз. Нас в трюме покалечило двоих: парень, который стоял на лебедке, тоже получил травму головы, мне переломало руку. Оказали первую помощь и отпра-

вили в больницу. Обижаться не приходилось — постоянно чувствовал заботу о себе и внимание со стороны профсоюзного комитета.

Я не жалею, что прижился в порту. За эти годы по профсоюзным путевкам посетил не только курорты Северного Кавказа, Крыма и Дальневосточного региона, но и побывал также в Болгарии. Мой труд отмечен орденом Трудовой славы III степени, медалью «За трудовую доблесть» и медалью «За трудовое отличие». Я — почетный работник ММФ СССР, заслуженный работник морского транспорта Российской Федерации.

Нет, не жалею, что связал свою судьбу с коллективом Петропавловского морского торгового порта!

Н. Ткачук, докер-механизатор

Статистические данные о работе торгового порта за 1945—1980 гг.

Год	Грузооборот, т	Судов	Год	Грузооборот, т	Судов
1945	350 500		1962	1 492 700	681
1946	235 000		1963	1 646 200	698
1947	198 240		1964	1 425 400	765
1948	267 928	216	1965	1 440 000	722
1949	300 000 (план)		1966	1 552 600	
1950	443 535	120	1967	1 643 900	682
1951	565 603	268	1975	2 673 800	
1952	586 800	352	1976	2 628 300	658
1953	839 500	521	1977	2 769 600	697
1954	903 700	578	1978	2 909 900	702
1959	1 475 100		1979	2 813 500	615
1960	1 523 900	756	1980	2 988 500	654
1961	1 455 100	642			

ХРОНОЛОГИЯ ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ ИЗ ИСТОРИИ ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА г. ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО (1740—1980 гг.)

1703

В сентябре на берегах Авачинской губы появились первые русские люди: сюда за ясаком пришел отряд казака Родиона Преснецова.

1740

10 июня в Авачинскую губу зашло первое морское судно — бот «Святой архангел Гавриил». На берегу Ниакиной бухты военными моряками заложена база, позже названная «Гаванью Петра и Павла». У входа в губу заработал первый маяк. Штурман И. Ф. Елагин составил первый план Ниакиной бухты.

6 октября (ст. ст.) в Ниакину бухту прибыли пакетботы капитан-командора В. Й. Беринга «Святой Петр» и «Святой Павел». Эта дата считается официальным днем основания г. Петропавловска-Камчатского.

1743

25 сентября вышел указ Сената о завершении деятельности Второй Камчатской экспедиции. Петропавловская гавань была заброшена и постепенно пришла в упадок.

1779

29 апреля и 24 августа в Петропавловскую гавань заходили корабли третьей экспедиции английского мореплавателя Джеймса Кука.

1787

25 августа Петропавловск посетила французская кругосветная экспедиция под руководством Ж. Ф. Лаперуза. Это был ее последний порт захода.

1789—1791

Петропавловск неоднократно посещали корабли русской Северо-Восточной географической и астрономической экспедиции И. И. Биллингса — Г. А. Сарычева.

1804

15 июля в Петропавловск зашел шлюп «Надежда» — судно первого русского кругосветного плавания. Командовал шлюпом капитан-лейтенант И. Ф. Крузенштерн.

В порту действовала контора Российско-Американской компании.

1812

9 апреля по утвержденному императором Александром I «Положению...» Петропавловский порт стал центральным пунктом Камчатки. На его обустройство выделялись 5 000 руб. в год.

1819

Начальник Камчатки П. И. Рикорд представил план обустройства Петропавловского порта. В нем впервые упоминается о необходимости постройки в Ковше пристани.

1826

Установленный на портовой Кошке памятник В. Й. Берингу играл роль одного из ориентиров, облегчавших судам заход в порт.

1829

В порту построена пристань, считавшаяся самой удобной на Камчатке (кроме нее подобные сооружения имелись в Тигиле и Нижнекамчатске).

1836

С открытием навигации узаконена сложившаяся ранее традиция поднятия гюйса и стрельбы при восходе и закате солнца из «заревой» пушки.

1847

Введены правила посещения и нахождения в порту иностранных судов.

1849

2 декабря образована самостоятельная Камчатская область во главе с военным губернатором. Петропавловск становится главным тихоокеанским портом России.

1850

1 июля у входа в Авачинскую губу заработал новый деревянный маяк, получивший название «Дальний».

1851

14 марта утвержден штат Петропавловского портового управления.

1854

В апреле Англия и Франция объявили войну России. В августе на порт напала объединенная англо-французская эскадра, получившая сокрушительный отпор.

1855

В марте из Петропавловска в Приамурье эвакуирован гарнизон и военное управление.

1856

Упразднено управление Петропавловского порта, вместо которого учреждено управление Сибирской флотилии и портами Восточного океана. Петропавловск утратил статус военно-морской базы, превратившись в заштатный городок.

1871

Командорские пушные промыслы сданы в аренду американскому торговому дому «Гутчинсон, Кооль и К°». Торговый дом построил в Петропавловске пристань и склады.

1882

24 августа на портовой Кошке торжественно открыт памятник «Слава» в честь Петропавловской обороны 1854 г., который помимо прямого назначения играл роль ориентира для входивших в Ковш кораблей.

1886

6 сентября на м. Маячном начал действовать новый маяк.

1891

Командорские пушные промыслы перешли к «Русскому товариществу котиковых промыслов», ставшему главным распорядителем портового хозяйства Петропавловска.

1897

1 июня на м. Маячном заработал капитальный Петропавловский маяк, размещенный на чугунной башне. Это сооружение действует и поныне.

1899

Команда военного транспорта «Шилка» построила на м. Сигнальном угольный склад, установила маячный огонь и укрепила Кошку от размывания.

1902

В Петропавловске действовало агентство пароходства Китайско-Восточной железной дороги. Здесь же находилась контора компании «Русское товарищество котиковых промыслов».

1905

31 июля в ходе русско-японской войны на Петропавловск напали японские легкие крейсера «Сума» и «Идзуми», высадившие десант, на несколько часов занявший город. Портовое хозяйство во время войны не пострадало.

1907

Преемник «Русского товарищества котиковых промыслов» — компания «Камчатское торгово-промышленное общество» — построила в Ковше новый причал на сваях.

1908

Рейсы по «северным линиям», связывавшим Камчатку с Владивостоком, а через него и с материковой Россией, переданы Добровольному флоту.

1911

Причал и склады, ранее принадлежавшие «Камчатскому торгово-промышленному обществу», перешли к Добровольному флоту.

1915

Добровольный флот построил в Ковше новый пирс на сваях.

1919

В порту проведены работы по предотвращению разрушения Кошки волнами и течением.

1922

В связи с резким сокращением рейсов по «северным линиям» временно закрыто Петропавловское агентство Добровольного флота.

1923

В начале июня вновь заработало агентство Добровольного флота.

1924

8 августа в Петропавловске прошло совещание, постановившее «признать организацию Петропавловского портоустройства и портоуправления настоятельной государственной необходимостью, не терпящей дальнейшего отлагательства».

1925

Агентство Совторгфлота (преемника Добровольного флота) построило в порту деревянный склад, обшитый железом, площадью 1 362 кв. м.

1926

В апреле организован «Петропавловский-на-Камчатке приписной к Владивостоку портпункт», введена должность капитана порта.

18 мая издано первое «Обязательное постановление по Петропавловскому-на-Камчатке приписному пункту».

1928

Проведена реконструкция пирса, построенного в 1915 г.

1930

Построен типовой деревянный склад, обшитый оцинкованным железом. В Петропавловске открыто морское агентство Акционерного Камчатского общества (АКО). АКО было основано летом 1927 г. для комплексного развития экономики Охотско-Камчатского края.

1931

Создано Управление по постройке Петропавловского-на-Камчатке порта

(Портстрой), занимавшееся в основном возведением жилья и вспомогательных сооружений.

1933

1 января «Главное Камчатское агентство Совторгфлота и управление Петропавловского-на-Камчатке торгового порта» перешло из Главного Дальневосточного управления Совторгфлота в непосредственное подчинение Центрального управления водных портов СССР.

10 апреля порт решением СНК СССР передан в подчинение АКО.

4 июня в АКО создано Управление транспорта, порта и связи.

1936

11 апреля Наркомат пищевой промышленности СССР организовал Камчатскую комплексную экспедицию, одной из задач которой стала разработка проектов устройства на полуострове портов и портпунктов. В этом документе порт в Петропавловске впервые назван «рыбным».

1938

Разработан генеральный план развития Петропавловского порта. Его реализация со многими изменениями растянулась на многие годы.

На Кошке начались подготовительные работы по строительству холодильного комбината. В 1940 г. эти работы были свернуты.

1939

Расширена угольная площадка на м. Сигнальном. В районе портовой Кошки построена новая дизельная электростанция.

Порт получил первые автомашины: четыре трехтонных грузовика ЗИС-5. В нем появилась водолазная группа.

4 июля организованы пункты портнадзора на Микояновском, Усть-Камчатском и Крутогорском рыбокомбинатах.

1941

Порт АКО обзавелся первыми средствами для механизации грузовых работ: ленточным конвейером и передвижным подъемным краном.

22 июня началась Великая Отечественная война. Значительную часть портвиков призвали в Красную Армию.

1942

Порт АКО приступил к переработке грузов, поступающих в СССР в рамках военной помощи из США и Канады. В этом году их количество составило 40 000 т.

В марте вошла в строй часть нового причала в Ковше.

29 мая Государственный Комитет Оборона (ГКО) и Совет Народных Комиссаров (СНК) СССР приняли постановление о строительстве в Петропавловске нового порта с ведомственной принадлежностью Наркомморфлоту СССР.

В июле начало действовать Управление строительства порта, подчинявшееся Дальневосточному морскому пароходству, являвшемуся заказчиком. Ввиду отсутствия эксплуатационного персонала порта Наркомморфлота, построенные некапитальные деревянные сооружения передавались во временное пользование действовавшему порту АКО.

В ноябре заработал недостроенный причал на м. Сигнальном, через который снабжались углем приходившие транспортные суда. Механизация включала три передвижных крана.

1943

Проектная организация Наркомрыбпрома СССР (Гипрорыба) составила новый генеральный план рыбной части порта. Этот план был скорректирован в 1944 г. и явился основой для модернизации порта в послевоенные годы. В порту АКО работали два причала и 20 автомашин. Доля импорта в грузообороте превысила 150 000 т.

16 октября ГКО и СНК СССР приняли постановление об организации порта Наркомморфлота.

23 октября вышел приказ «Об организации и строительстве Петропавловского-на-Камчатке морского торгового порта Наркомморфлота СССР». Эта дата считается днем рождения ныне действующего Петропавловского морского торгового порта.

1 ноября организована Петропавловская строительная контора Наркомморфлота СССР, которой предстояло строить новый порт. Это предприятие стало предшественником треста «Камчатморгидрострой».

В декабре началась новая фаза работ — возведение капитальных причальных сооружений.

1944

В январе и феврале на стройку и в порт АКО поступила большая партия разобранных американских грузовиков «Студебеккер».

28 апреля заработал береговой кран «Деррик» грузоподъемностью 100 т. С его помощью с судов, стоявших возле специально построенного деревянного «тяжеловесного» причала, снимали различную технику, в том числе и поступавшее импортное вооружение.

В ноябре завершилась забивка шпунта и засыпка территории трех новых причалов. Хотя они не были полностью готовы, к ним под разгрузку встали первые два судна. Из-за отсутствия перегрузочных механизмов их разгружали судовыми стрелами.

1945

В феврале заработал порт Наркомморфлота СССР. Он принял от порта АКО деревянные причалы на м. Сигнальном и на Кошке, три построенных Камчатморстроем капитальных шпунтовых причала и прилегающую к ним территорию, деревянный и два металлических склада. По проложенным временным подкрановым путям двигались два порталых крана. С этого момента портовое хозяйство Петропавловска разделилось на рыбный и торговый порты.

В мае торговый порт начал эксплуатировать шпунтовый причал на м. Сигнальном. В течение года были построены восемь металлических складов общей площадью 5 400 кв. м.

1946

Торговый порт разделен на два грузовых района: один на Кошке, второй (угольный) — на м. Сигнальном.

Рыбный порт располагал двумя деревянными причалами в Ковше, шестью складами и 25 автомашинами. В этом году порт обзавелся собственным домом отдыха, размещенном на минеральных источниках в Начиках.

1947

В торговом порту появился отдел капитана порта. Из металлического склада

на бывшем тяжеловесном причале, ставшим теперь пассажирским, был приспособлен временный морской вокзал.

1948

Летом для оказания помощи рыбокомбинатам в разгрузке промыслового снаряжения рыбный порт выделил две бригады грузчиков, переработавших в Микояновске, Озерной, Кировском, Опале, Кихчике и Иче 21 000 т.

1949

В мае создано Камчатско-Чукотское государственное морское пароходство. Торговый порт стал его базой. Для расширения порта постановлением Совета Министров СССР организован строительный трест № 6.

Построена паротурбинная электростанция на м. Сигнальном.

1951

Грузооборот торгового порта перевалил за 500 000 т в год.

1952

В рыбном порту завершилось сооружение ряжевого причала.

1953

Торговый порт вошел в состав Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства как самостоятельное предприятие.

Рыбный порт в течение года получил здание навигационной камеры, жилой дом, проходную, лесозавод и общежитие.

1954

В торговом порту началось образование дополнительной территории.

Главкамчатрыбпром наметил план модернизации рыбного порта.

Торговый порт вошел в состав Дальневосточного объединенного морского пароходства. В мае в нем организован портовый флот. Пришли комфортабельные «трамвайчики» для пригородного пассажирского сообщения.

1956

В торговом порту шли работы по удлинению причала на м. Сигнальном и строительство причала № 6а. Грузооборот порта превысил 1 млн т.

7 мая рыбный порт получил спасательное судно «Добрыня».

1957

Персонал и плавучие средства торгового порта в летний период начали обслуживать портпункты Тигиль, Палана и Манилы в Корякском округе. С этого времени в Корякии начала действовать так называемая «экспедиция». Началось сооружение капитального комплекса морского вокзала.

Управление тралового флота объединилось с Управлением транспортного флота в Управление морского активного рыболовства. Сюда же вошел и рыбный порт, который стал называться «Петропавловским морским рыбным портом Управления морского активного рыболовства». В рыбном порту начались работы по развитию причальной линии.

1958

24 июня рыбный порт выделен из Управления морского активного рыболовства в составе погрузо-разгрузочного отдела, грузовых складов, такелажной мастерской и портнадзора.

1959

В торговом порту реконструирован причал № 3. Началась обработка грузов в пакетах и контейнерах. В декабре созданы две первые комплексные бригады портовых рабочих.

В мае Управление морского активного рыболовства было преобразовано в Управление тралового и рефрижераторного флота (УТРФ). Рыбный порт вошел в его состав и получил наименование «Рыбный порт Управления тралового и рефрижераторного флота».

В рыбном порту заработал современный пятиэтажный производственный холодильник емкостью 8 000 т.

1960

Грузооборот торгового порта превысил 1,5 млн т. Началось обустройство дома отдыха порта в с. Паратунка. Построено здание разнарядки на м. Сигальном и причал № 1. В августе первым из портовиков высшим отличием страны — орденом Ленина — награжден крановщик И. Н. Кусов.

Рыбный порт получил два новых шпунтовых причала № 1 и 2 протяженностью 240 м. Первым «коллективом коммунистического труда» в нем стал экипаж крана «Нордест».

1962

В рыбном порту появился первый порталый кран «Коммунар» грузоподъемностью 5 т.

1963

В торговом порту создана опытная укрупненная комплексная бригада докеров. Ее возглавил А. М. Крашенинников.

17 августа сдан в эксплуатацию комплекс капитального Морского вокзала. 31 декабря закончено строительство четырехэтажного здания портоуправления.

1964

Рыбный порт получил мелководную набережную, пригодную для обслуживания рыболовецких судов.

1965

1 июня в рыбном порту появился второй грузовой район на территории рыбозавода «Океанский» (база Малая Океанская), предназначенный для переработки бочкотары и других грузов УТРФ.

1966

В августе в состав рыбного порта вошла электрорадионавигационная камера.

1967

1 июня рыбный порт вышел из УТРФ в составе погрузо-разгрузочного отдела, складов, портнадзора, электроцеха, механизации, портофлота, автотранспорта, мехмастерской, котельной, водоснабжения, участка на рыбозаводе «Океанский», станции по ремонту надувных плотов, навигационной камеры и общежития. Все его бригады портовых рабочих перешли на комплексное выполнение погрузо-разгрузочных работ.

29 декабря в торговом порту завершилось строительство склада генгрузов площадью 7 200 кв. м.

1969

28 ноября принято в эксплуатацию новое здание электрорадионавигационной камеры рыбного порта.

1970

Грузооборот торгового порта превысил 2 млн т.

1971

За выдающиеся трудовые успехи звание «Герой Социалистического Труда» получил бригадир докеров Петропавловского морского торгового порта Н. Е. Стародубцев. Он стал единственным портовиком за всю историю камчатского портового хозяйства, удостоенным столь высокой награды.

1972

В торговом порту началась переработка крупнотоннажных контейнеров.

В рыбном порту развернулось строительство причала № 9. Его первая очередь была готова в 1974 г.

1975

В конце года в торговом порту завершилось приспособление новых причалов № 10, 11 и 12 для приема контейнеров по временной схеме.

1977

1 апреля в рыбном порту были созданы шесть укрупненных комплексных бригад докеров-механизаторов. В состав порта вошел грузовой участок «Моховая». В октябре порт получил новый склад соли и генгрузов площадью 12 000 кв. м.

В декабре в торговом порту завершилось сооружение распределительного пункта «Контейнер», входившего в состав контейнерного участка № 1.

1979

В торговом порту началась обработка клинкера — полуфабриката для производства цемента, позволившая упростить и сделать более экономичным процесс доставки цемента на Камчатку.

1 июля в рыбном порту начала действовать централизованная служба обеспечения флота Камчатрыбпрома продовольствием, почтой, книгами, кинофильмами, медикаментами и культурно-бытовым инвентарем.

1980

Первыми с заданием завершившейся десятой пятилетки в торговом порту справились: инициатор соревнования «Пятилетка в четыре года!» бригада коммунистического труда Василия Мищенко, бригады докеров Геннадия Зибукова, Георгия Назарова, экипажи буксира «Восток» и плавкрана «Ганц», экипаж крана № 103 старшего крановщика В. Д. Цуркана.

В рыбном порту социалистическое соревнование шло под лозунгом «За досрочное выполнение социалистических обязательств последнего завершающего года десятой пятилетки!» Его победителем стал коллектив портофлота, справившийся со своими обязательствами еще 30 октября. При плане 330 000 портовики обработали 377 400 т и обслужили 474 судна. В этом году они начали осваивать новую технологию пакетирования ящичных грузов на холодильнике.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	3
Использованные сокращения	6
Глава 1. « Оная гавонь названа нами святых апостол Петра и Павла... » (Век XVIII)	7
Глава 2. « Когда северная часть Тихого океана станет ареной активных операций, Петропавловск, несомненно, станет исключительно важным... » (Век XIX)	16
Глава 3. « Признать организацию Петропавловского портоустройства и портоуправления настоятельной государственной необходимостью, не терпящей дальнейшего отлагательства » (Порт в первой трети XX в.)	50
Глава 4. « За время всего существования Петропавловского порта вышестоящие организации вопросам увеличения пропускной способности внимания не уделяли... » (Порт Акционерного Камчатского общества в 1933 — начале 1941 гг.)	101
Глава 5. « Мы все с сегодняшнего дня считаем себя мобилизованными » (Порт Акционерного Камчатского общества в годы Великой Отечественной и советско- японской войн. 1941—1945 гг.)	157
Глава 6. « Важнейшее фронтовое задание » (Строительство и начало работы торгового порта Наркомморфлота. 1942—1945 гг.)	194
Глава 7. « Чувство высокой ответственности, присущее коллективу, привело его к большому успеху... » (Петропавловский морской рыбный порт в 1946—1980 гг.)	235
Глава 8. « Крепить отличным трудом могущество социалистической Родины » (Петропавловский морской торговый порт в 1946—1980 гг.)	283
Приложения:	
Петропавловское портоустройство в первой трети XX в.	326
Материалы о деятельности Петропавловского морского рыбного порта (1933—1980 гг.)	336
Материалы о строительстве и деятельности Петропавловского морского торгового порта (1942—1980 гг.)	378
Хронология основных событий из истории портового хозяйства г. Петропавловска-Камчатского (1740—1980 гг.)	430

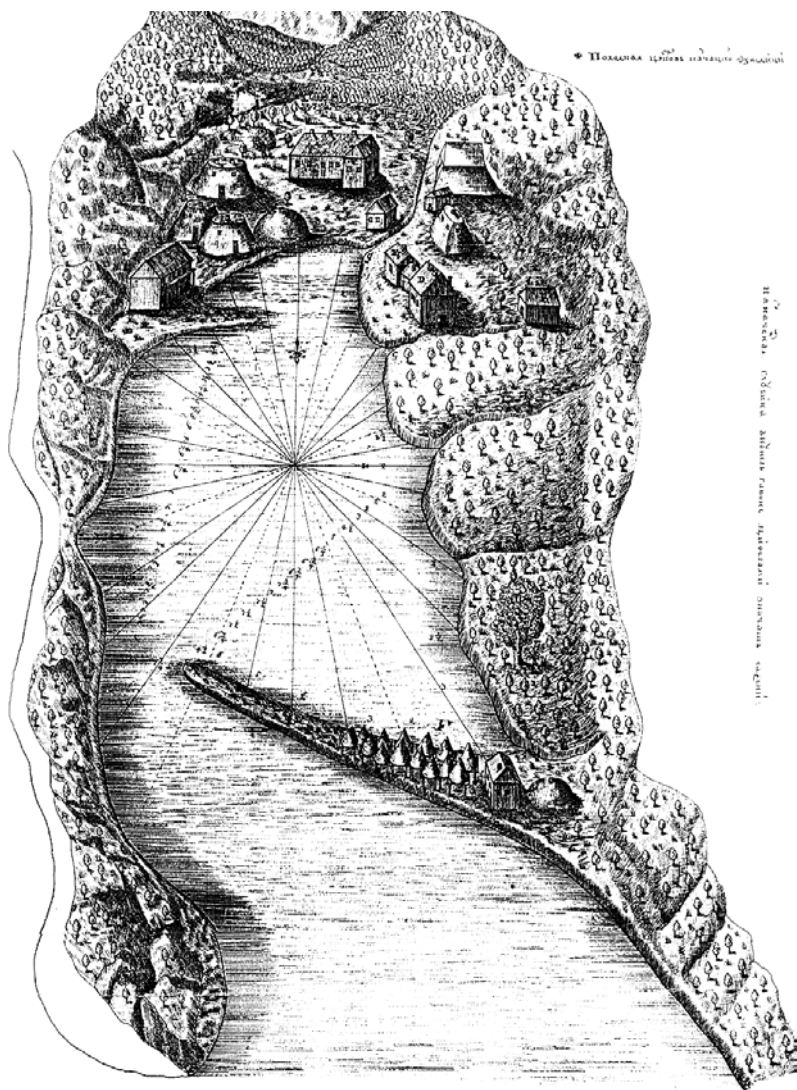
Гаврилов Сергей Витальевич родился на Камчатке в 1962 г. В 1984 г. закончил Дальневосточный технический институт рыбной промышленности и хозяйства. Доцент Камчатского государственного технического университета. Области научного интереса: история развития судовой техники, история морского транспортного и рыбопромышленного освоения охотско-камчатского побережья.

Автор книг «Страницы истории судовой энергетики» (1998 г.), «Маленькие камчатские истории» (2002 г.), «Судовые энергетические установки. История развития» (2003 г.), «Вдоль камчатских берегов» (2003 г.), ряда учебных и методических пособий. Редактор сборника трудов «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки» (1999—2004 гг.).

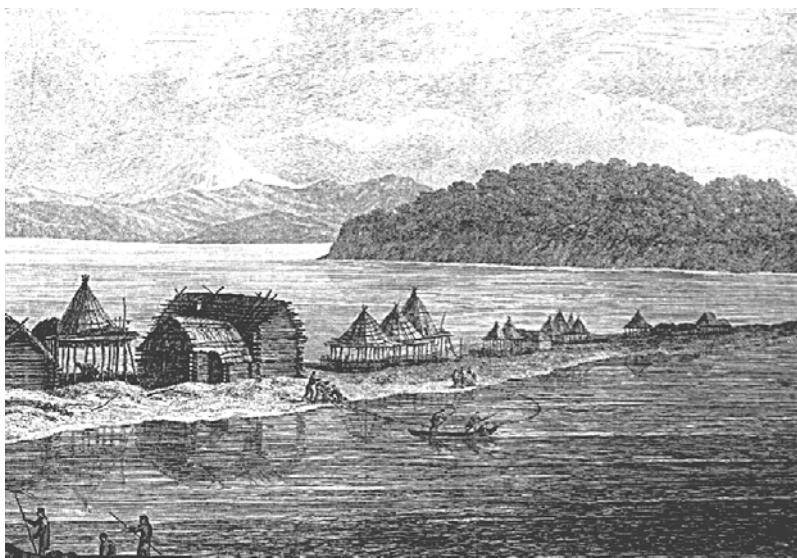
Действительный член Русского Географического общества, член Союза журналистов России, лауреат краеведческой премии имени С. П. Крашенинникова.

Живет в г. Петропавловске-Камчатском.





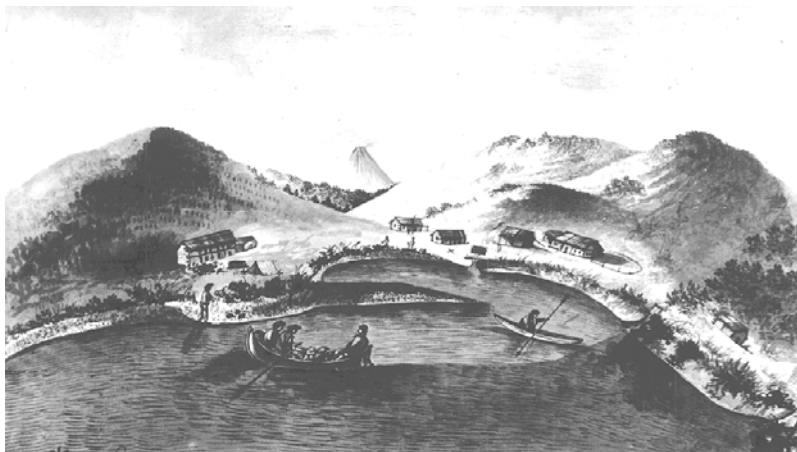
План Петропавловской гавани И. Ф. Елагина, 1740 г.
(из фондов АВПРИ)



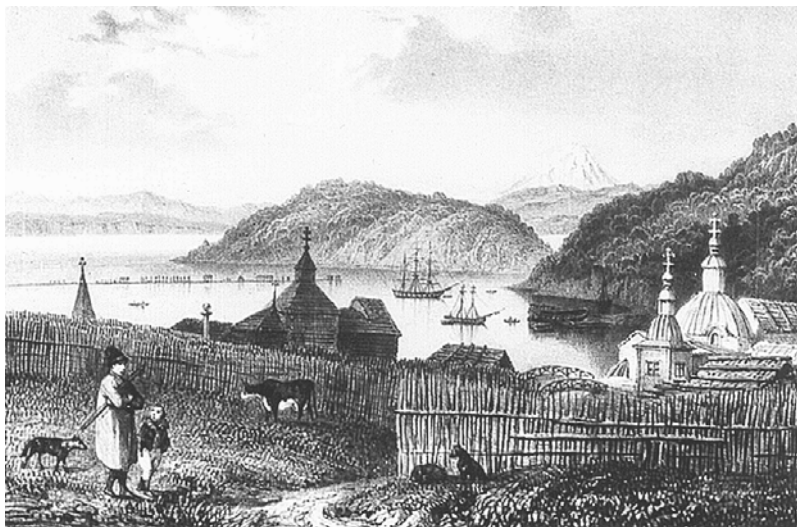
Вид на портовую Кошку с берега Ниакиной гавани,
первая половина XVIII в.



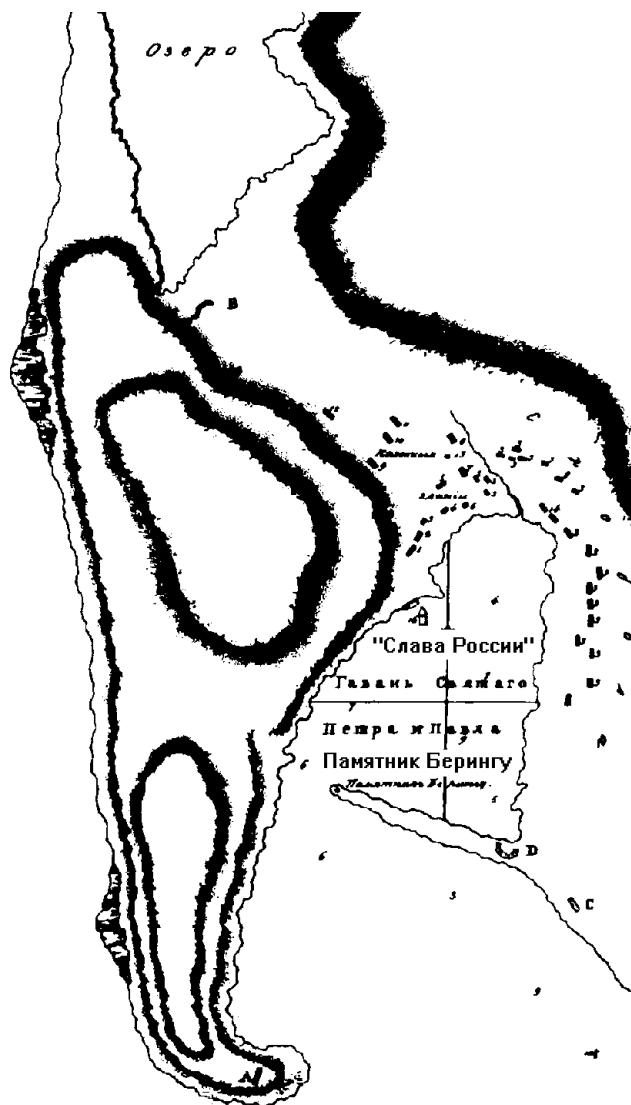
Панорама Ковша с северной стороны.
Гравюра по рисунку И. Х. Бергхана, начало 1740-х гг.



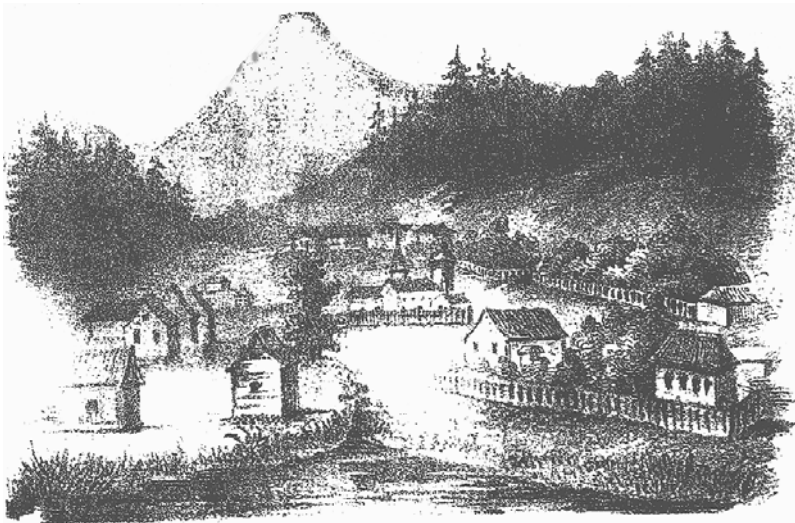
Петропавловск. Вид на порт с Кошки.
 Рисунок Луки Воронина, участника экспедиции
 И. И. Биллингса — Г. А. Сарычева, 1789 г.
 (из фондов ЦГА ВМФ СССР)



Вид порта в первой трети XIX в.
 Материалы экспедиции Ф. П. Литке, 1827—1828 гг.

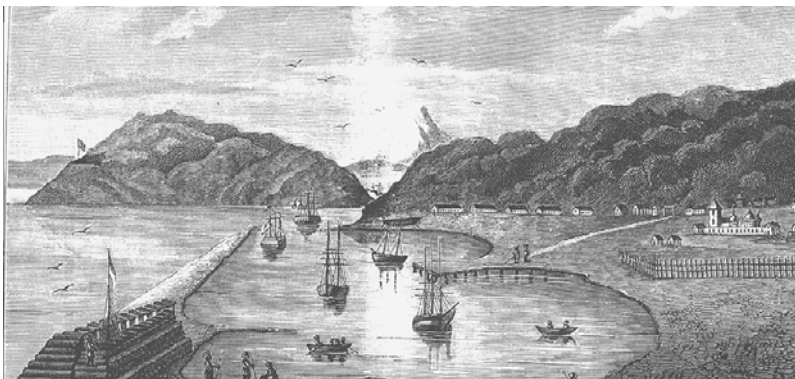


«План Гавани Святого Петра и Павла» из Атласа северной части
Восточного океана Г. А. Сарычева, 1826 г.



Порт Петра и Павла

Таким увидели Петропавловск в 1841 г. моряки
военного транспорта «Або»



Петропавловск в 1854 г.
Из книги У. Гильдера «Во льдах и снегах», 1885 г.



Деревянный Петропавловский маяк, 1880-е гг.



Пристань Камчатского торгово-промышленного общества, 1909 г.

У пристани стоит пароход «Владивосток», на рейде —
охранное судно Министерства государственных имуществ



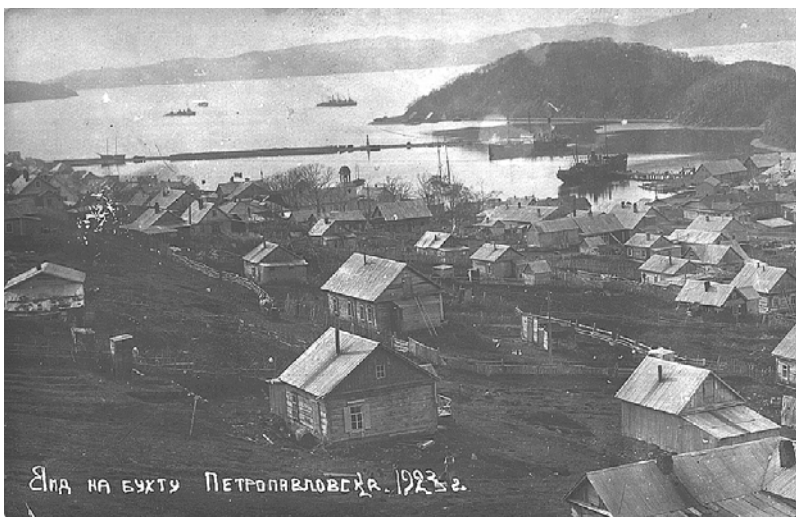
Петропавловский порт в конце 1910-х гг. (из фондов ГАКО)



Угольный склад морского ведомства на м. Сигнальном
(из фондов ГАКО)



Пристань «Глаголь» в северной части Ковша в 1910-х гг.
(из фондов ГАКО)



Панорама порта. Вид со склона Петровской сопки.
Вид на пристань Добровольного флота и угольный
склад на м. Сигнальном. На внешнем рейде стоят
японские миноносцы (из фондов ГАКО)

Проектирование
по заданию передачу
на транзит "Дружбе"
июль 1917 г. Угрюмов

Расчет

Черновик

Устройство пристани для Морского
Водоинства на Сигнальном мысу в
гор. Петропавловск на Камчатке?

I.

от устройства бетонного устоя.
Ф.б. - § - 843.

- 1) Для приготовления бетона нужны следующие
с подоскою на расстоянии 40 саж. кв. с. 22.

Камешушков	1 x 3,32	—	3,32
Рабочих	16 x 3,32	—	51,52.
Палки	1 x 3,22	—	3,22 кв. саж.
Раствора	945 x 3,22	—	1,45 кв. с.

- 2) На кладку бетона на мысе от подоскою
до разот. Часов, кв. саж. 3,22, по § - 3,22 кв. с.

Камешушков	1 x 3,32	—	3,32
Рабочих	6 x 3,22	—	19,32.

- 3) На приготовление раствора 1:3, кв.
саж. до мыса § - 1 - 1,45, по § - 3,22 кв. с. 3,22 кв. с.
м.б.

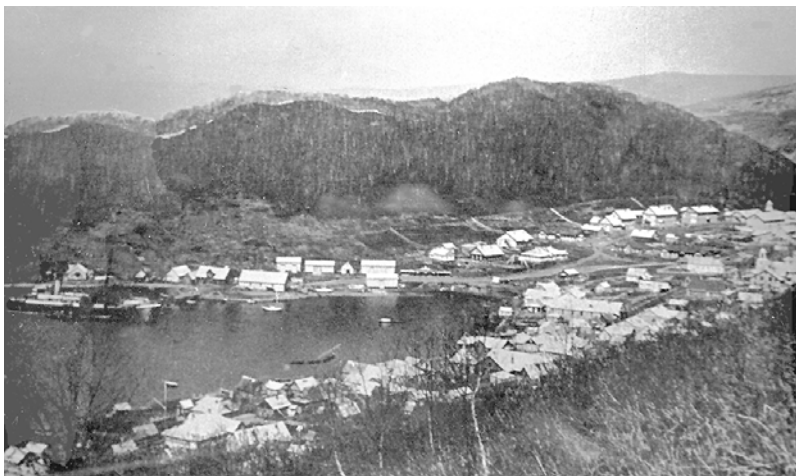
Цемент Портландск.	1,45 x 3,32	—	3,32 кв. с. 3,4
Песку шореном	1 x 1,45	—	1,45 кв. с.
Воды бочек	3,49 x 1,45	—	5,16 кв. с.
Камешушков.	2 x 1,45	—	2,90.
Рабочих	12 x 1,45	—	17,40.

- 4) Для устройства...

Черновик расчета потребности в материалах и рабочей силе для
постройки новой пристани на угольном складе м. Сигнального,
выполненный техником И. Е. Лариным, 1917 г. (из фондов ГАКО)



Петропавловский порт в 1922 г. В центре снимка — двухтрубное
почтовое судно «Свирь» (из фондов ГАКО)



Северная часть Петропавловского Ковша
в начале 1920-х гг. (из фондов ГАКО)



Порт Совторгфлота в конце 1920-х гг.
(из фондов музея КамчатГТУ)



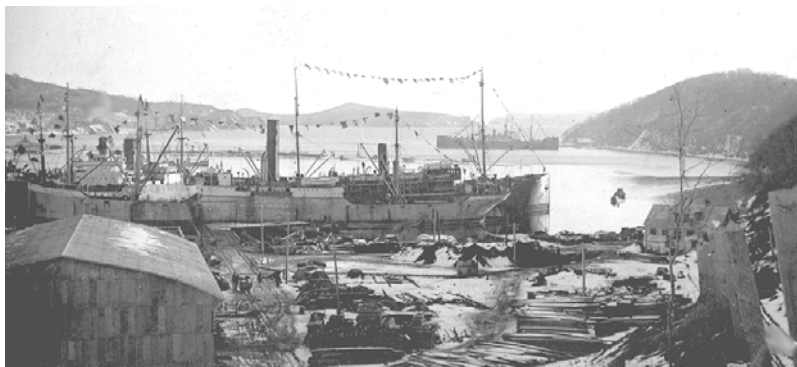
Территория порта расширяется за счет разработки склона
Никольской сопки (из фондов музея КамчатГТУ)



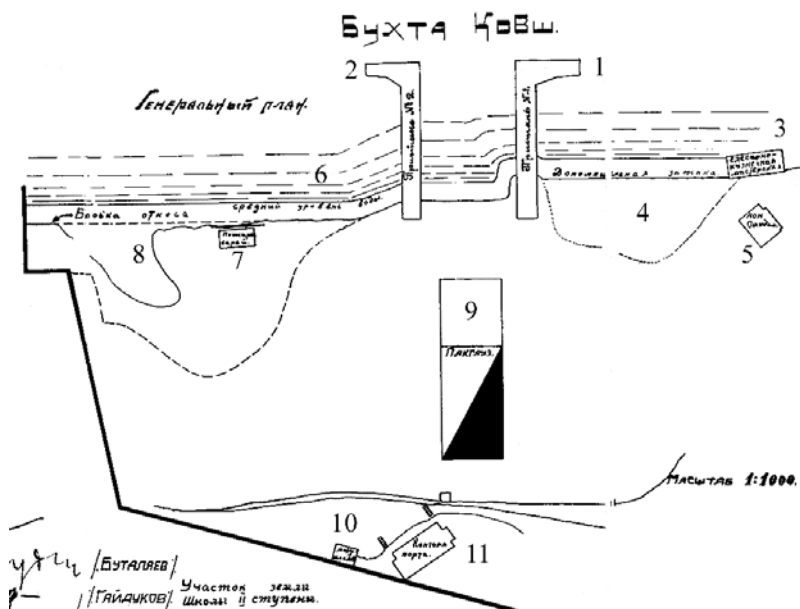
Территория угольной площадки на м. Сигнальном, 1930 г.
(из фондов музея КамчатГТУ)



Причал для маломерных плавсредств на внутренней стороне
портовой Кошки, 1930 г. (из фондов музея КамчатГТУ)

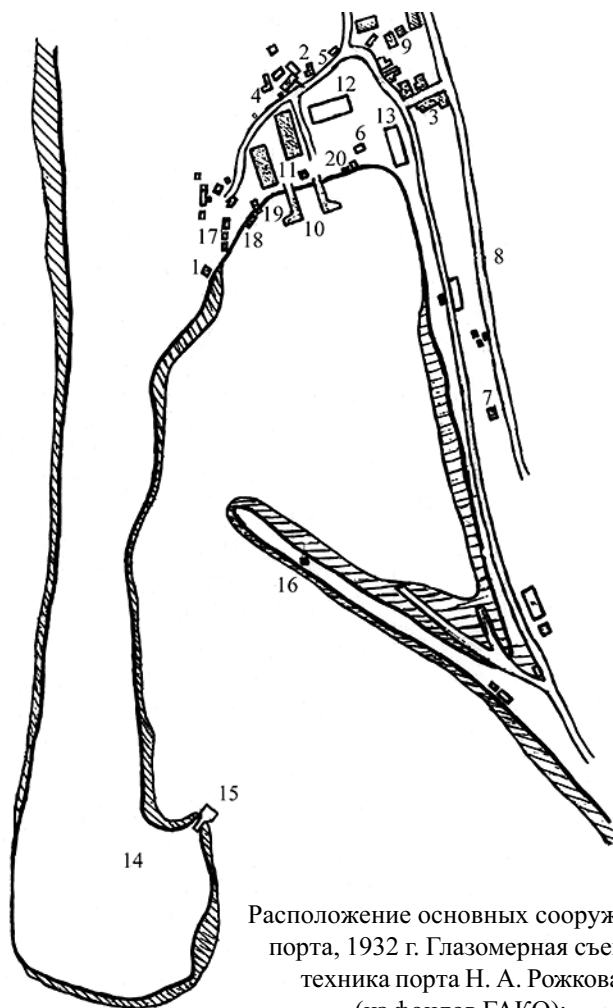


Пароходы у причалов порта, 1930 г. (из фондов музея КамчатГТУ)



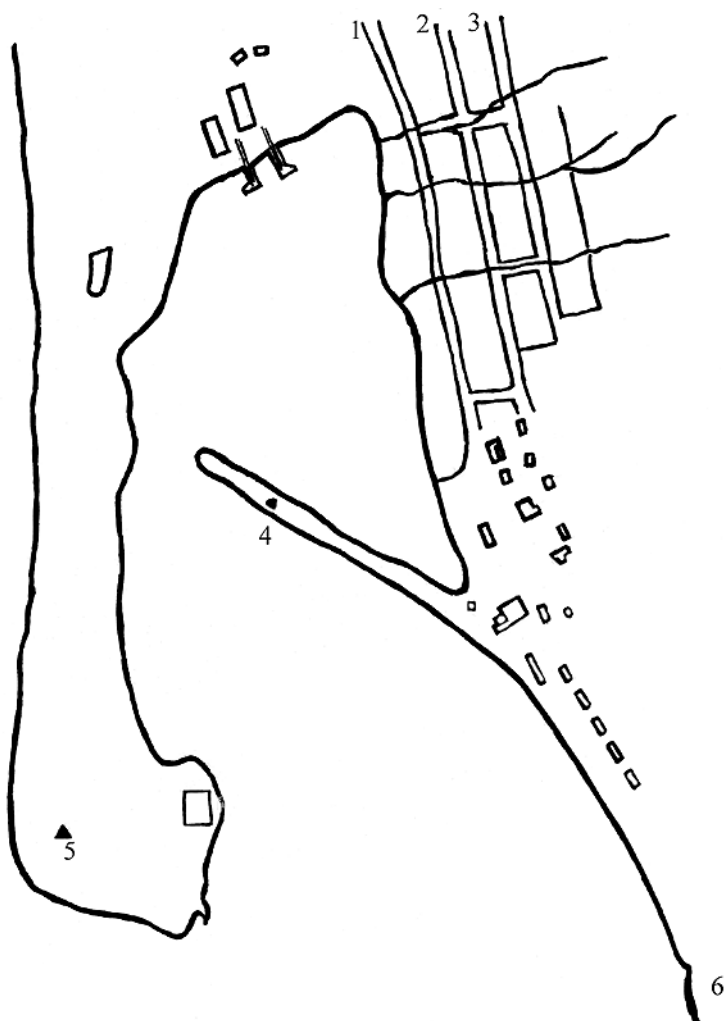
Генеральный план порта, март 1931 г. (из фондов ГАКО):

1 — пирс № 1; 2 — пирс № 2; 3 — слесарно-кузнечная мастерская; 4 — дополнительная засыпка; 5 — дом ожидания; 6 — средний уровень воды; 7 — пожарный сарай; 8 — бровка откоса; 9 — пакгауз; 10 — материальная кладовая; 11 — контора порта



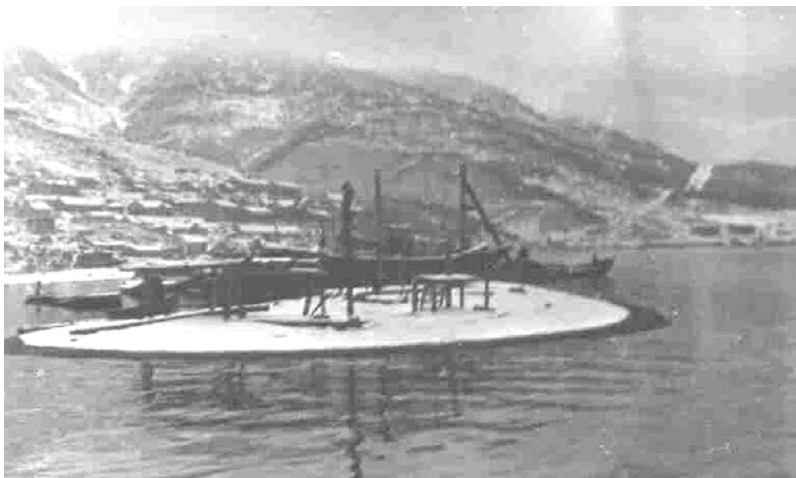
Расположение основных сооружений
порта, 1932 г. Глазомерная съемка
техника порта Н. А. Рожкова
(из фондов ГАКО):

1 — дом ожидания; 2 — «Красный уголок»; 3 — столовая; 4 — слесарная мастерская и сторожевая будка; 5 — кладовая; 6 — пожарное депо; 7 — временная сапожная и столярная мастерские; 8 — ул. Ленинская; 9 — приемник-распределитель; 10 — пирсы № 1 и 2; 11 — пакгаузы СТФ; 12 — склад порта; 13 — военный склад; 14 — угольный склад; 15 — угольный причал; 16 — памятник «Слава»; 17 — кунгасная мастерская; 18 — понтон для катеров; 19 — пирс № 3; 20 — кипяtilьная



План порта по материалам Гипрогора Народного комиссариата коммунального хозяйства РСФСР, 1934 г. (из фондов ГАКО):

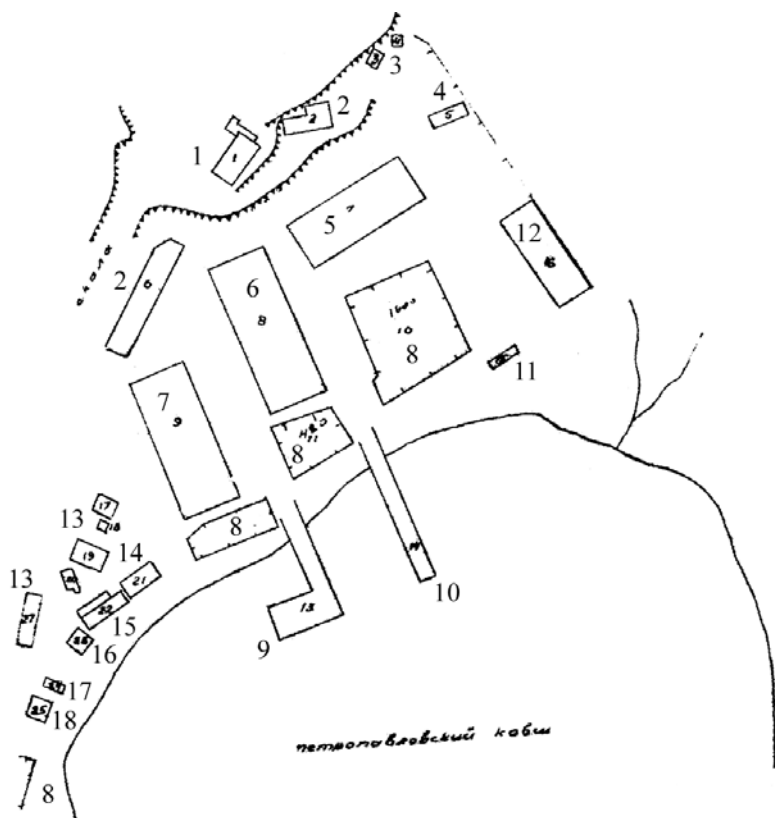
1 — ул. Ленинская; 2 — ул. Таможенная; 3 — ул. Партизанская; 4 — памятник «Слава»; 5 — маяк; 6 — радиостанция



Оконечность портовой Кошки, 1936 г. (из фондов ГАКО)



Разведочные работы на акватории Ковша.
Плавучая бурильная установка, 1936 г. (из фондов ГАКО)



Генеральный план порта по данным Камчатской Комплексной
экспедиции Наркомрыбпрома СССР 1936 г.
(из фондов ГАКО):

1 — контора порта; 2 — материальный склад; 3 — помещение охраны и проходная; 4 — плотницкая мастерская; 5 — склад № 3; 6 — склад № 1; 7 — склад № 2; 8 — угольная площадка; 9 — пирс № 1; 10 — пирс № 2; 11 — пожарный сарай; 12 — склад; 13 — жилые дома; 14 — сараи; 15 — механическая мастерская; 16 — кузница; 17 — кунгасная мастерская; 18 — электростанция



Панорама Ковша. Весна 1936 г.
(из фондов ГАКО)



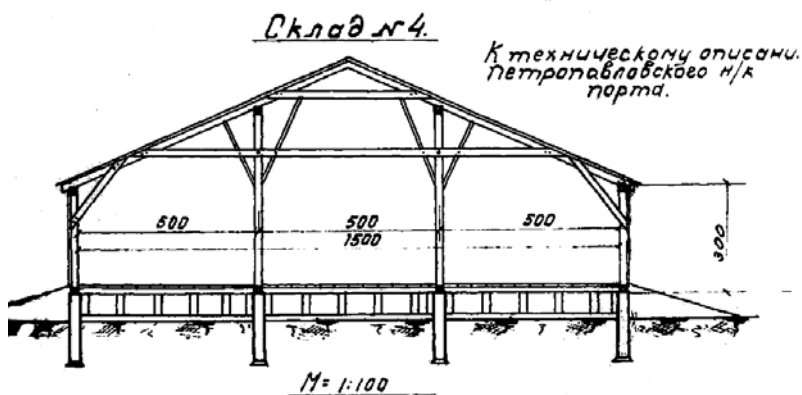
Северо-восточный угол Ковша, весна 1936 г.
(из фондов ГАКО)



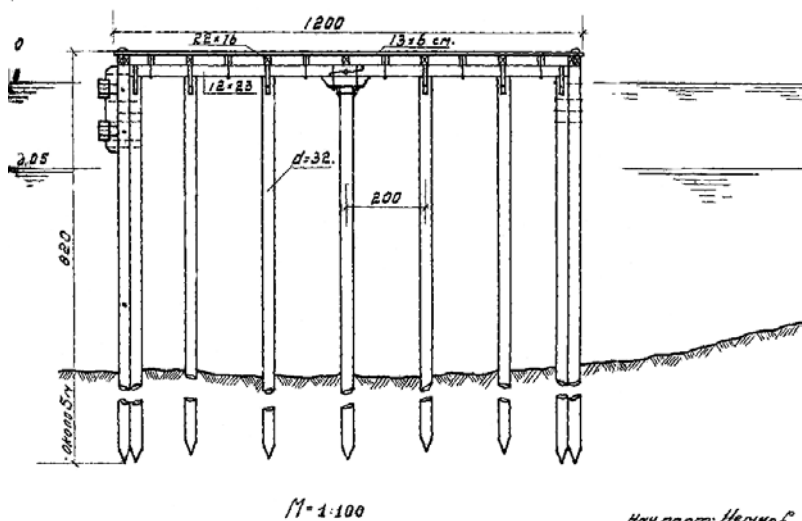
Территория порта заполнена грузами, лето 1936 г.
(из фондов ГАКО)



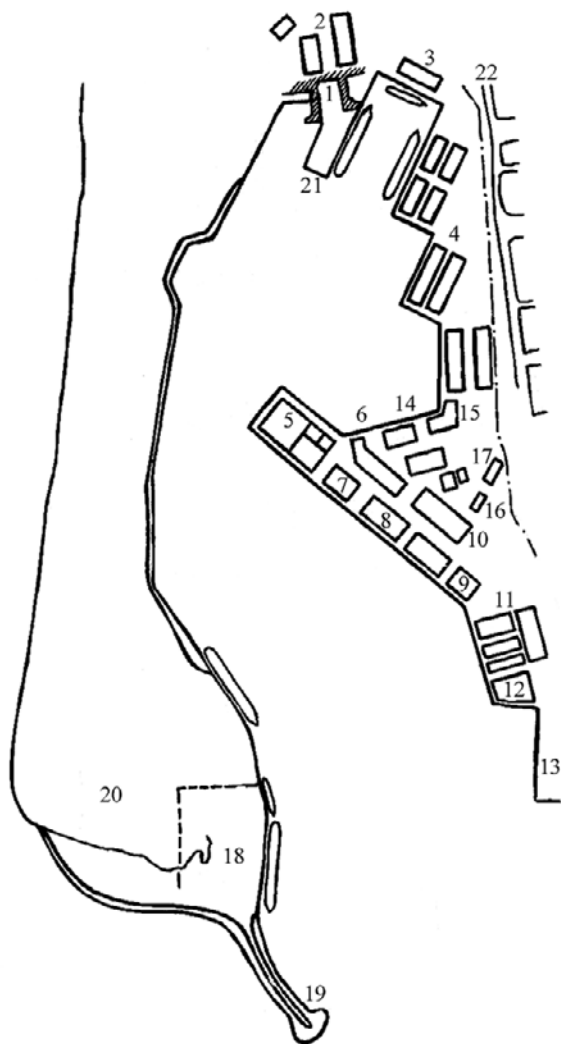
Погрузка угля «плечевым» способом в мешках, 1936 г.
(из фондов ГАКО)



Деревянный склад порта, 1936 г. (из фондов ГАКО)

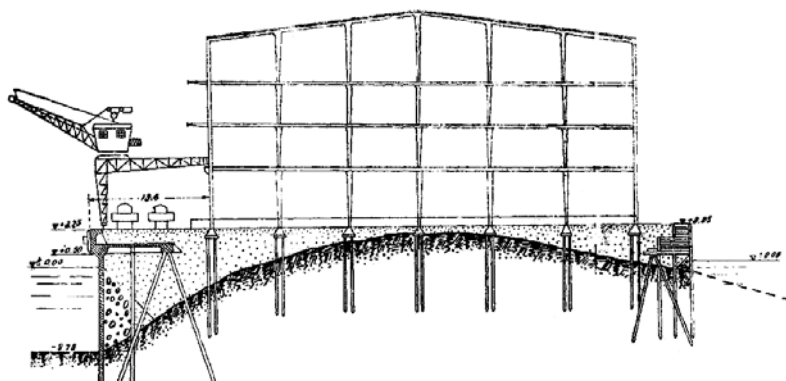
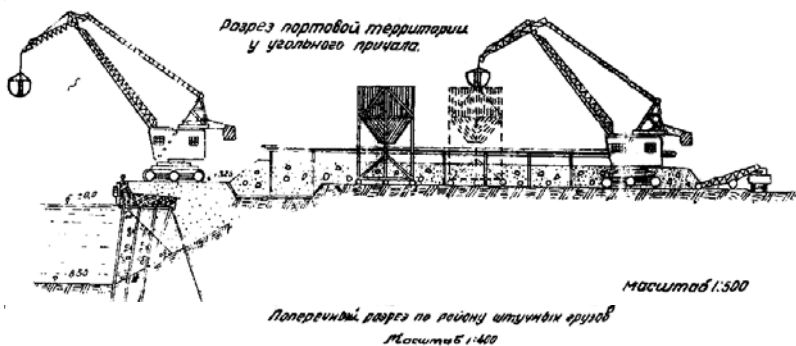


Деревянная грузовая площадка пирса № 2, 1936 г.
(из фондов ГАКО)

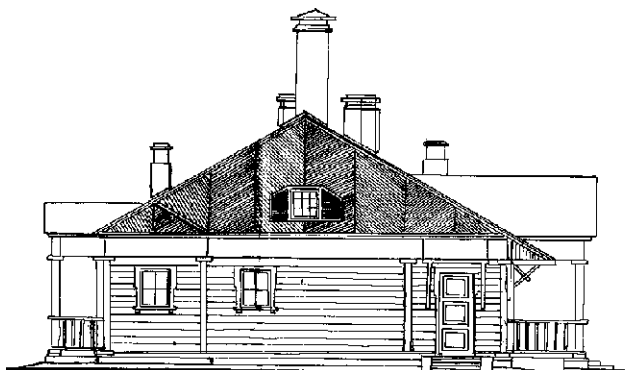


Проект генерального плана порта, 1938 г. (из фондов ГАКО):

1 — пирсы АКО; 2 — службы порта; 3 — морвокзал; 4 — склады; 5 — холодильник; 6 — консервный завод; 7 — склады рыбы; 8 — рыбный цех; 9 — охрана; 10 — склад консервов; 11 — фабрика орудий лова; 12 — сборка ящиков и бочек; 13 — возможное расположение ЖБФ; 14 — туковый цех; 15 — паросиловая станция; 16 — лаборатория; 17 — управление порта; 18 — угольный склад; 19 — мол; 20 — склад нефти; 21 — пассажирский причал; 22 — ул. Ленинская



Проекты причалов порта на м. Сигнальном и на Кошке возле
холодильника, 1938 г. (из фондов ГАКО)



Чертеж рубленой бани на 15 чел., 1938 г. Торцевой фасад

СХЕМАТИЧЕСКИЙ ПРОФИЛЬ СКЛОНА от Ленинской улицы до берега

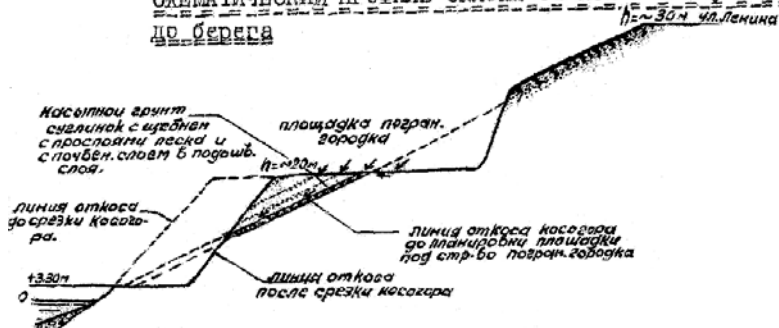
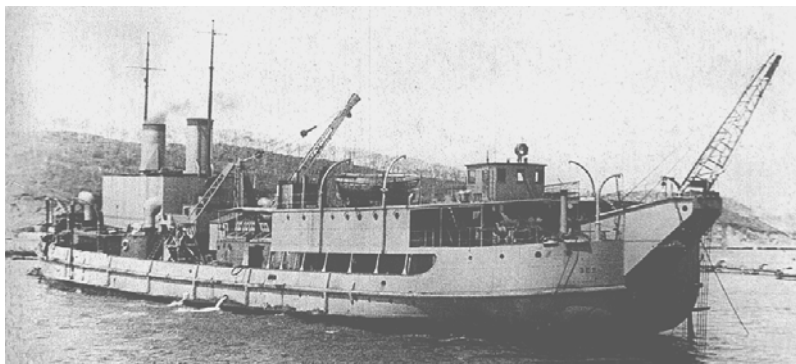
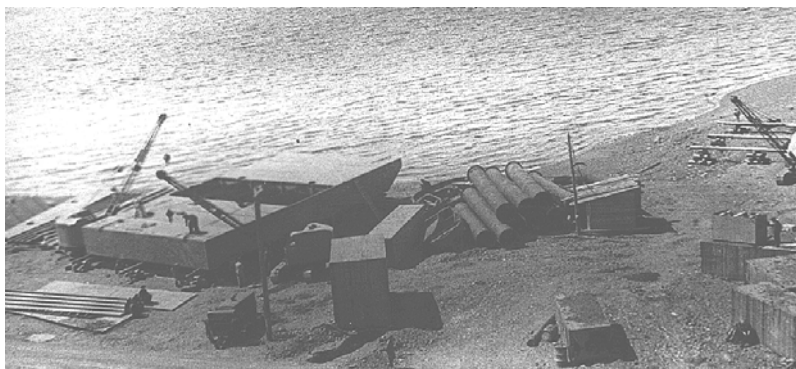


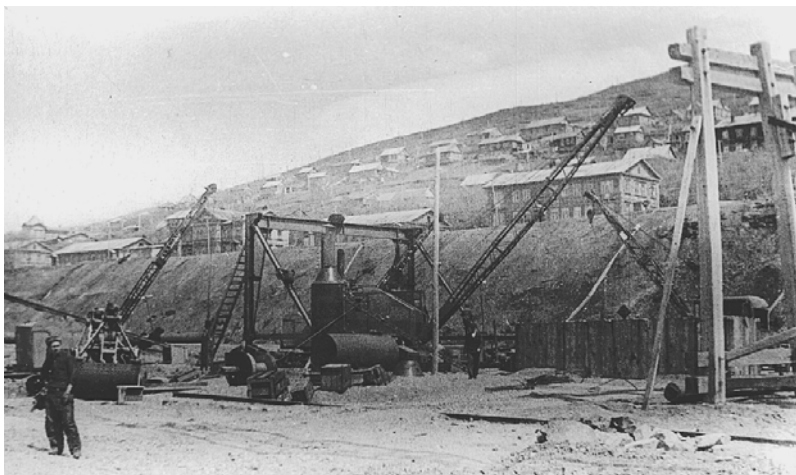
Схема разработки косого-ра в районе набережной (из фондов ГАКО)



Дноуглубительный караван «Зея» (из фондов КОКМ)



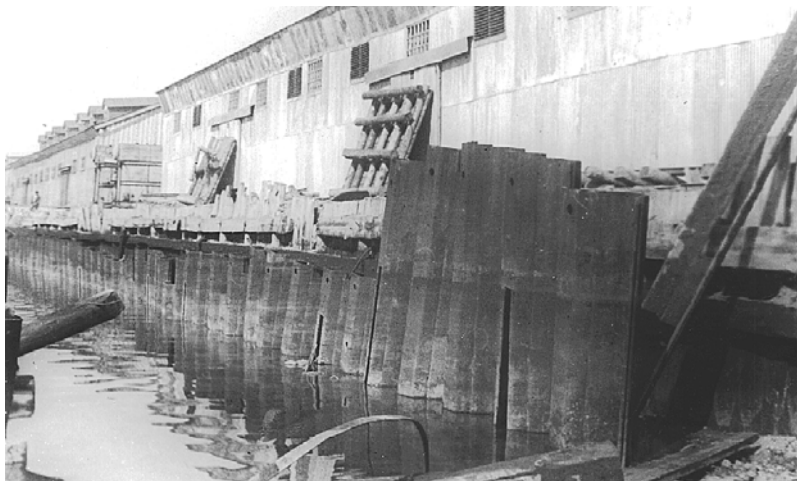
Сборка понтона под плавучий копер (из фондов КОКМ)



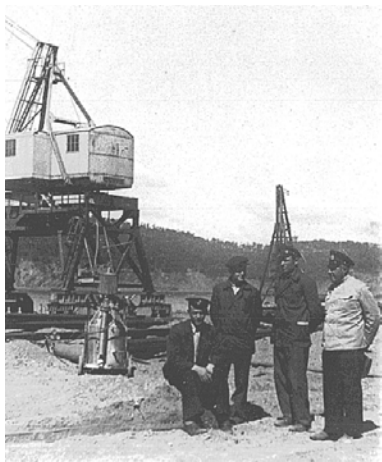
Площадка для монтажа импортных порталных кранов
(из фондов КОКМ)



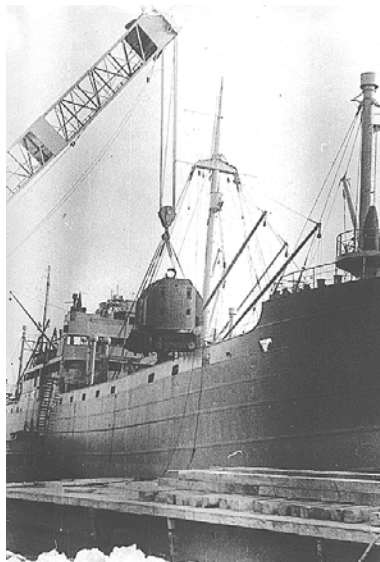
Самодельные резьбовые наконечники для анкерных связей,
изготовленных из рельсов (из фондов КОКМ)



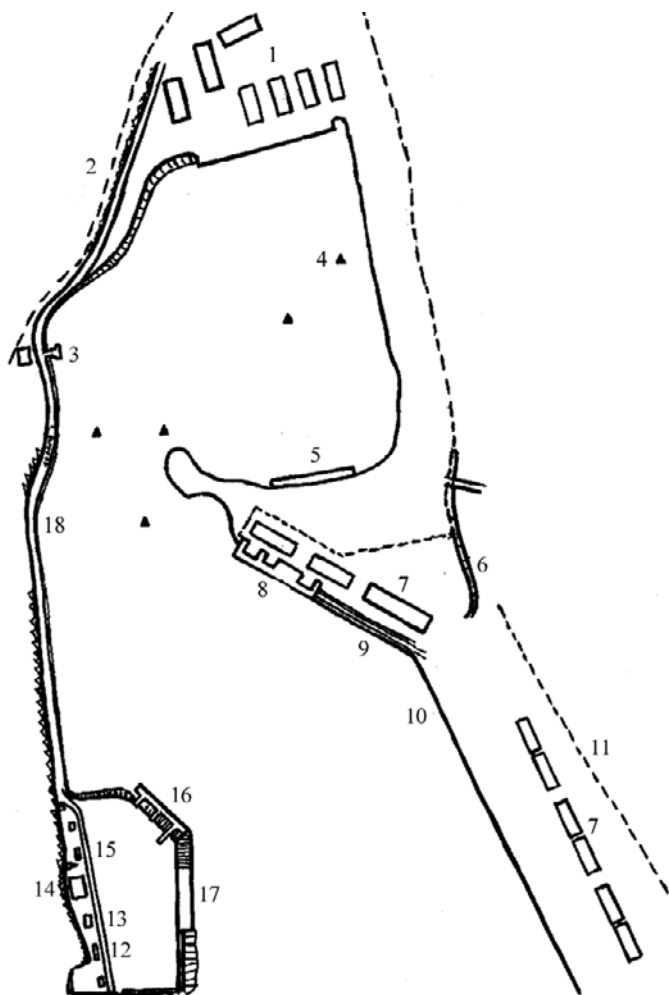
Шпунтовая анкерная стенка на строительстве причалов, 1944 г.
(из фондов КОКМ)



Руководство строительства
торгового порта (слева направо):
начальник гидротехнического
участка В. В. Каплиев, механик
участка Б. П. Проценко, мастер
монтажного участка, начальник
стройки А. Н. Виноградов



Кран «Деррик» разгружает
тяжеловесы, 1944 г.
(из фондов КОКМ)



Генеральный план рыбного и морского портов, составленный
Центрморпроектом в 1944 г.:

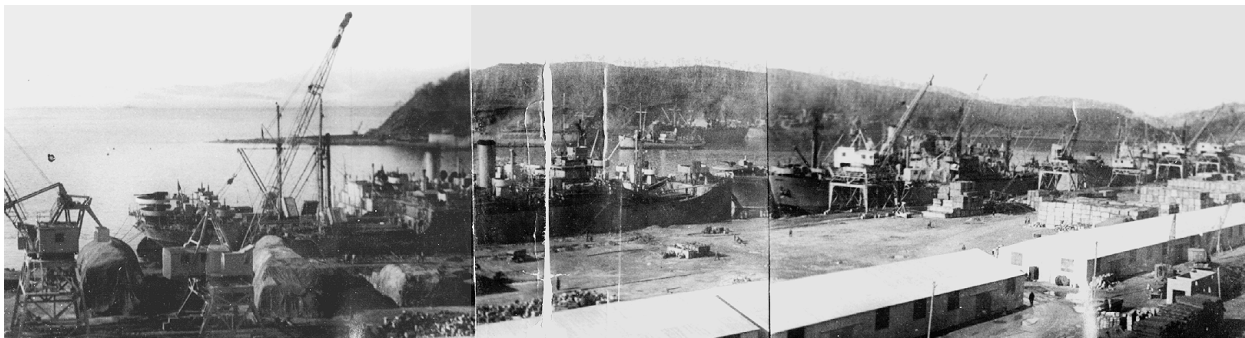
1 — склады; 2 — обрыв; 3 — пристань водной станции; 4 — буй; 5 — проектируемый свайный причал; 6 — съезд; 7 — склады Морпорта; 8 — причал № 1; 9 — причал № 2; 10 — причал № 3; 11 — ограждение; 12 — склад; 13 — механическая мастерская; 14 — электростанция; 15 — контора Морпорта; 16, 17 — угольные причалы; 18 — дорога



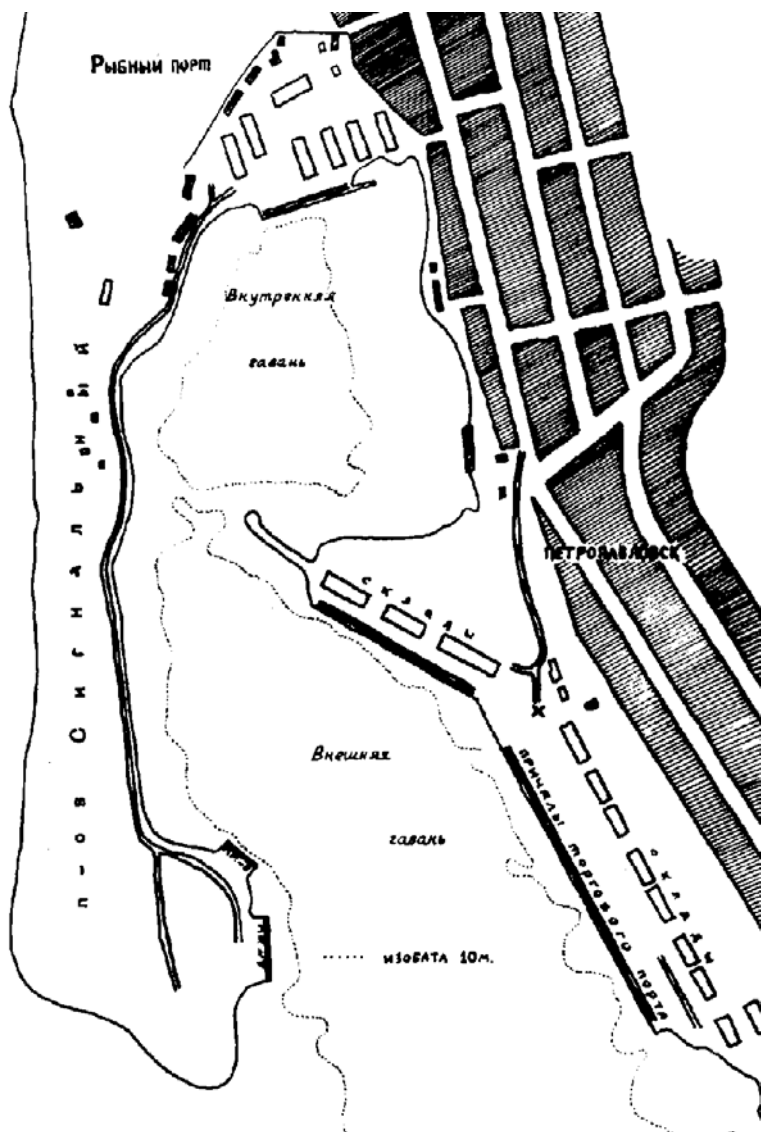
Импортные грузовик «Студебеккер» и гусеничный кран «Спидер»
на планировке территории торгового порта (из фондов КОКМ)



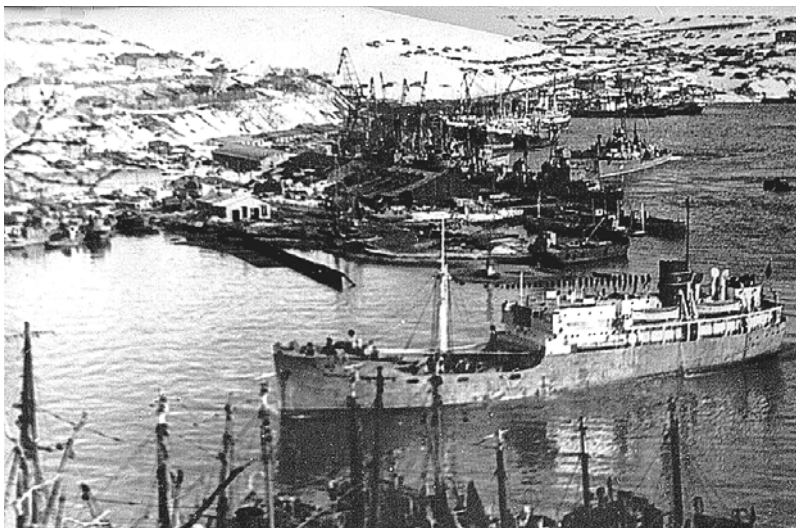
Первостроители торгового порта (слева направо):
первый ряд: В. И. Сигов, А. П. Великжанин, П. Т. Глубокий;
второй ряд: А. М. Молев, Т. П. Павлова, Я. К. Утрбин



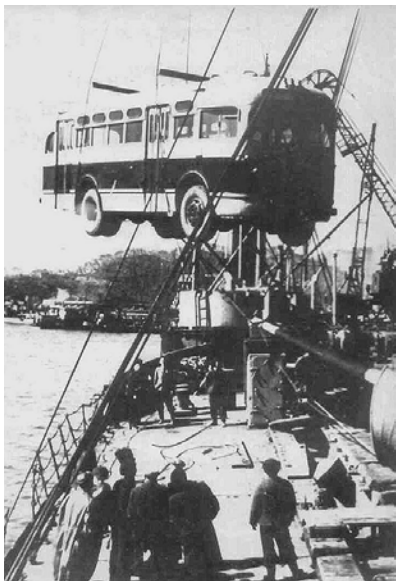
Панорамы морского торгового порта в 1944 и 1945 гг. Фотографии А. Н. Виноградова (из фондов КОКМ)



Генеральный план морского торгового и рыбного портов, 1954 г.
(По материалам Б. Ф. Шапалина)



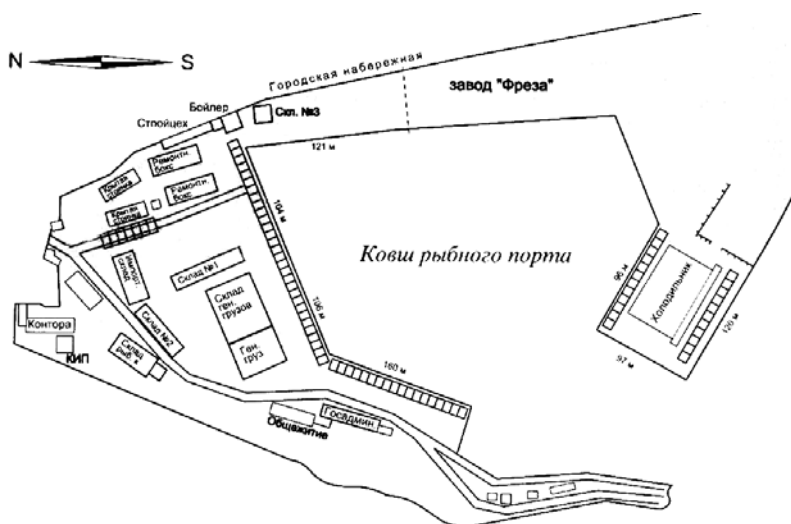
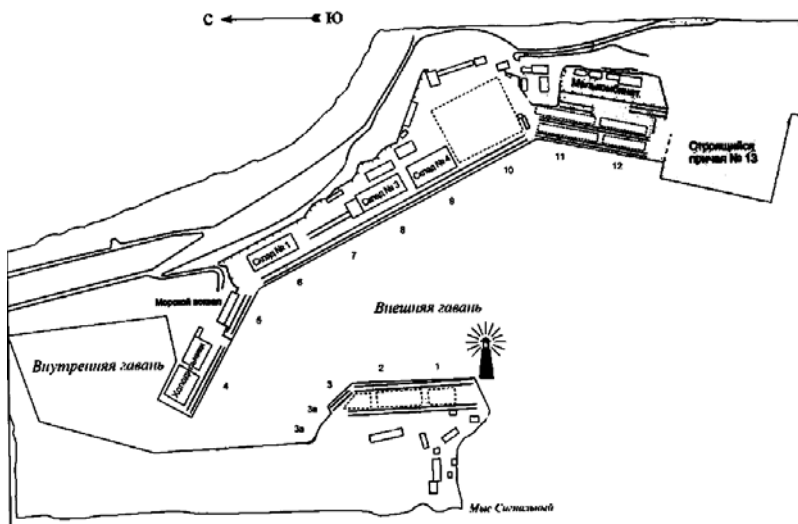
Строительство холодильника рыбного порта, 1957 г.
(Из фондов ГАКО)



Разгрузка автобусов в торговом
порту, конец 1950-х гг.



Причалы рыбного порта,
начало 1960-х гг.



Генеральные планы Петропавловского морского торгового порта и Петропавловского морского рыбного порта по состоянию на 2001 г. (по материалам работы «Порты Дальнего Востока России». — Владивосток, 2001)